

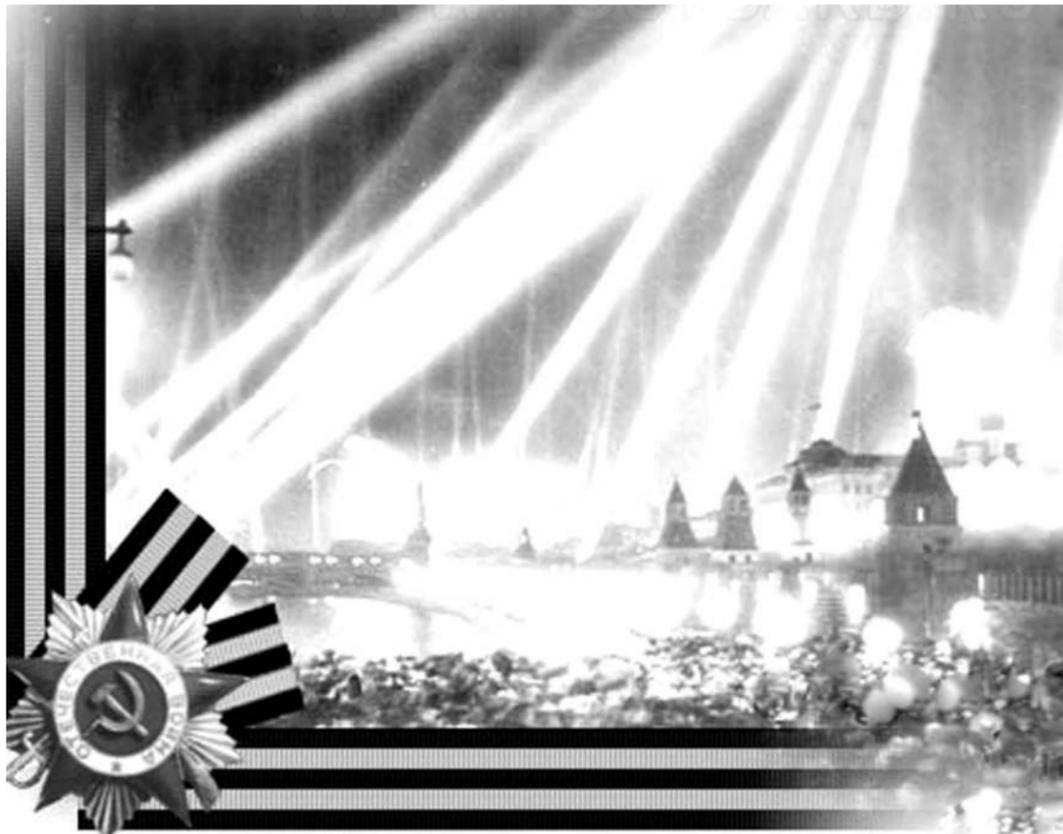
С Днём Победы!

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



7 мая 2009 г.
№ 8-9 (88-89)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



**Уважаемые ветераны Великой Отечественной войны,
труженики тыла, члены Российского профсоюза
железнодорожников
и транспортных строителей!**

Сердечно поздравляем вас с самыми дорогими из всех праздниками
— 1 Мая и Днем Победы!

Отмечая эти весенние праздники, мы преклоняемся перед мужеством тех, кто защищал нашу Родину от врага, и тех, кто героически трудился в тылу, приближая заветный день — Победу. Вклад железнодорожников в это событие огромен. Восстанавливались и строились новые дороги, разрушенные в ходе боев, перевозились многочисленные грузы на фронт, вывозились раненные, эвакуировались население и предприятия... Все это не обошлось без помощи железнодорожного транспорта. И после Победы железнодорожники оставались ярким примером энтузиазма и профессионального мастерства.

От всей души желаем вам крепкого здоровья, семейного благополучия, внимания окружающих и любви близких.

Дорпрофсоюз на Дальневосточной железной дороге



Дорогие ветераны!

От имени Дальневосточного филиала негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние» и от себя лично примите искренние поздравления с Великим Праздником Победы!

Каждый год отдаляет нас от грозных лет войны, но мы всегда свято помним и чтим ваш самоотверженный героизм и мужество на фронтах, тяжелейший труд в тылу в годы Великой Отечественной войны!

Низкий вам поклон! Крепкого здоровья и мира на долгие лета! Пусть вас всегда окружают любовь и внимание близких людей и прибудет благосостояние в каждом доме!

Директор Дальневосточного филиала НПФ «Благосостояние»
А. А. Сухинин

МЕРЫ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

Эта тема стала предметом обсуждения на Восьмом пленуме дорпрофсоюза

23 апреля состоялся Восьмой пленум дорпрофсоюза, который рассмотрел вопрос «О мерах социальной защиты работников отрасли в условиях финансовой нестабильности».



Выступая с докладом на эту тему, председатель дорпрофсоюза Виталий Бабий отметил, что для оперативного реагирования на кризисные ситуации в дорпрофсоже и его филиалах был организован мониторинг по вопросам увольнения работников, сокращения численности, применения режима сокращенного рабочего времени, использования отпусков без сохранения заработной платы, необоснованной отмены доплат и профессиональных надбавок и прочих мер, направленных на сокращение расходов. Мониторинг выявил, что установление режимов неполного рабочего времени и дней без сохранения заработной платы не обходится без нарушений. Выявленные нарушения были подробно озвучены в докладе председателя дорпрофсоюза. Выступающие на пленуме не только говорили о недостатках, но и предлагали конкретные меры по оптимизации расходов.

Выступивший в конце прений и. о. начальника Дальневосточной железной дороги Алексей Гладилин, поблагодарив выступавших за высказанные замечания, заметил, что «это индикаторы того, что еще не все администрацией делается для оптимизации расходов. Сегодня надо говорить о путях выхода, а они есть». Кроме того, исполняющий обязанности начальника дороги обратил внимание присутствующих на то, что нарушать Трудовой кодекс не позволено никому.

Отчет с пленума читайте на 5–8 стр.

ПОБЕДА КОВАЛАСЬ И НА ТАЕЖНЫХ ПЕРЕГОНАХ

Рассказы о ветеранах Великой Отечественной, воспоминания тех, кто прошел фронтовыми дорогами и трудился в тылу, читайте на 9–11 стр.



ПРОЯВИЛИ БДИТЕЛЬНОСТЬ



В ночь на 13 апреля локомотивная бригада Уссурийского эксплуатационного депо в составе машиниста 4 класса Олега Маклакова и его помощника Михаила Стороженко, следовавшая с грузовым поездом № 2496, в 00:37 местного времени на 9202 км двухпутного перегона Раздольное—Барановский (Владивостокское отделение Дальневосточной железной дороги), заметила стоящий в опасной близости от нечетного пути автотранспорт.

В это время по станции Барановский следовал пассажирский поезд № 209. Увидев его огни, Олег Маклаков предупредил машиниста пассажирского поезда о наличии препятствия для дальнейшего движения и необходимости принятия мер к экстренной остановке. Благодаря такой бдительности и предпринятым оперативным действиям аварии удалось избежать. В ходе осмотра места происшествия было выяснено, что автобус выехал на пути после столкновения с пасса-

жирской платформой, сместив плиту перрона на рельсы нечетного пути.

За высокий уровень подготовки, проявленную бдительность, оперативные действия и инициативу, выразившиеся в предотвращении столкновения пассажирского поезда с микроавтобусом именными часами начальника Дальневосточной железной дороги награждены машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск Олег Маклаков и машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Ружино Сергей Андрущенко. Благодарность начальника Дальневосточной железной дороги объявлена помощнику машиниста электровоза эксплуатационного локомотивного депо Ружино Владимиру Пронозову, машинисту-инструктору локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Ружино Виталию Дубровскому, помощнику машиниста электровоза эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск Михаилу Стороженко и машинисту-инструктору локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск Антону Калинцеву.

Служба по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги

КТО, ЕСЛИ НЕ Я



Мастер автоматного цеха локомотивного депо Хабаровск-2 (ныне ремонтное локомотивное депо Дальневосточное) Александр Щипер был отмечен по итогам смотра-конкурса уполномоченных профсоюза по охране труда в числе наиболее активных.

Замечания, отмеченные мной за прошлый год, были в принципе небольшими, — признается Александр, — где-то розетка полумана, где-то нет ограждения при реконструкции корпусов, но, согла-

ситесь, даже такие, казалось бы, мелочи могут быть чреваты для здоровья работников. И дело здесь вовсе не в бездействию руководства. На нашем предприятии, напротив, администрация и профком тесно сотрудничают. Просто иногда глаз «замыливается», и получается, что люди не замечают очевидных нарушений. И вот здесь-то придут на помощь уполномоченные по охране труда. И дело даже не в смотре-конкурсе. Все дело в том, чтобы сделать труд своих товарищей безопасным, предостеречь их самих же от беды.

— Александр действительно очень внимательный и неравнодушный, — говорит об уполномоченном председателе профкома предприятия Анатолий Скоков, — поэтому, думаю, во вновь объявленном дирекцией по ремонту подвижного состава весеннем смотре-конкурсе по охране труда Александр наверняка станет победителем.

Юлия ВОЛКОВА

Фото автора

ПОБЕДИТЕЛИ ДОРОЖНОГО СОРЕВНОВАНИЯ

Первое место:

- внеклассная грузовая припортовая железнодорожная станция Ванино;
- грузовая железнодорожная станция Мыс Астафьева;
- локомотивное депо Комсомольск;
- Бикинская дистанция пути;
- Уссурийская дистанция защитных лесонасаждений;
- Дорожный центр диагностики путевого хозяйства;
- специализированная путевая машинная станция по эксплуатации и ремонту путевых машин № 317;
- Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин;

- Ружинская дистанция электро-снабжения;
- Владивостокская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
- Комсомольская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;
- Хабаровская дистанция гражданских сооружений;
- энергосбыт;
- владивостокский Дворец культуры железнодорожников.

Второе место:

- грузовая железнодорожная станция Угловая;

- локомотивное депо Облучье;
- Ургальская дистанция электро-снабжения;
- Спасск-Дальненская дистанция пути;
- Февральская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
- Комсомольская дистанция гражданских сооружений.

Третье место:

- грузовая железнодорожная станция Арсеньев;
- Ургальская дистанция пути;
- Биробиджанская дистанция сигнализации, централизации и блокировки.

ЗА ВКЛАД В БЕЗОПАСНОСТЬ

За большой личный вклад в обеспечение безопасности движения поездов, укрепление технологической дисциплины и активную общественную работу по контролю за безусловным соблюдением требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации звание «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте» с выдачей премии в размере 25 000 рублей присвоено:

- ЕФРЕМЕНКО Михаилу Михайловичу — регулировщику скорости движения вагонов станции Комсомольск-Сортировочный;
- ПАНТЕЛЕЕВУ Александру Александровичу — машинисту электровоза локомотивного депо Вяземская;

- ТРУБЕНКОВУ Юрию Васильевичу — электромонтеру по ремонту воздушных линий электропередачи Тындинской дистанции электроснабжения.

За большой личный вклад в обеспечение безопасности движения поездов, укрепление трудовой и технологической дисциплины и активную работу по контролю за безусловным соблюдением требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации приказом президента компании «Российские железные дороги» знаком «За безопасность движения» с выдачей премии в размере 12 000 рублей награждены:

- АВЕРШИН Леонид Николаевич — машинист тепловоза локомо-

тивного депо Комсомольск-на-Амуре;

- АЛЕШИН Павел Геннадьевич — ревизор по безопасности движения поездов аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов Владивостокского отделения;

- БОРТНИКОВ Петр Петрович — осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Тында;

- КАРГИН Валерий Ага-Алиевич — заместитель главного ревизора по безопасности движения поездов Хабаровского отделения Дальневосточной железной дороги;

- МАРЧЕНКО Сергей Ильич — ведущий технолог аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов Дальневосточной железной дороги.

ГДЕ ПРИЯТНО ОТДОХНУТЬ

Согласно постановлению руководства железной дороги и президиума дорожного комитета профсоюзов «Об итогах дорожного смотра-конкурса на звание лучший дом или комната отдыха локомотивных бригад» на предприятиях железной дороги в 2008 году был организован и проведен смотр-конкурс на лучший дом или комнату отдыха локомотивных бригад.

Победителем дорожного смотра-конкурса на лучший дом или комнату отдыха локомотивных бригад стал дом отдыха локомотивных бригад на железнодорожной станции Верхнезейск.

Второе место присуждено дому отдыха локомотивных бригад на железнодорожной станции Ружино.

Два третьих места — домам отдыха локомотивных бригад на железнодорожных станциях Хабаровск-2 и Новый Ургал.



Уют у победителей из Верхнезейска



ПРОФСОЮЗ ПРОТИВ СОКРАЩЕНИЯ ПЕРСОНАЛА

По мнению профсоюза, меры, затрагивающие интересы работников, должны приниматься только после обсуждения в трудовых коллективах

Мировой финансовый кризис продолжает оказывать негативное влияние на все секторы экономики. В 2009 году прогнозируется спад промышленного производства на 7,4 процента, что ведет к существенному снижению уровня перевозок грузов на железных дорогах. Только в первом квартале оно составило более 27 процентов, вследствие чего ОАО «РЖД» с начала года недополучило 26 миллиардов рублей доходов.

В отдельных дочерних обществах компании — ОАО «РЖДстрой», «Росжелдорпроект», «Рефсервис» и некоторых других — объемы работы снизилась в два и более раза. В результате сокращения заказов и объемов работы несут финансовые потери транспортные строители, метрополитены, предприятия ведомственной охраны, ППЖТ. Во всех предприятиях и филиалах, структурных подразделениях разработаны и реализуются антикризисные меры, созданы антикризисные штабы или группы, на которых принимаются оперативные решения по улучшению финансово-экономического положения, в первую очередь за счет экономии расходов, в том числе и на содержание персонала.

Широкое распространение получили такие меры как снижение фонда оплаты труда за счет применения режима неполного рабочего времени, предоставления отпусков без сохранения заработной платы, снижения размеров премирования за основные результаты работы, отмена или уменьшение размеров дополнительного премирования, надбавок и доплат. На многих предприятиях и в организациях были приняты решения о приостановлении приема на работу, переводу части работников на нижеоплачиваемые должности. Там, где падение объемов работ приняло необратимый характер, подготовлены мероприятия по сокращению персонала.

В этих условиях существенно возрастает роль профсоюза, меняются его задачи и требования к профактиву. Эти и другие вопросы рассмотрены в ходе работы VIII пленума ЦК Роспрофжела, засе-

дание которого прошло в Москве. С докладом «О текущей ситуации на предприятиях и задачах комитетов профсоюза по снижению негативных последствий финансового кризиса» на пленуме выступил лидер Роспрофжела Николай Никифоров.

В обсуждении доклада приняли участие первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов, депутат Государственной думы Вячеслав Дубровин, заместитель министра транспорта РФ Андрей Недосеков, секретарь ФНПР Нина Кузьмина, заместитель председателя Московской федерации профсоюзов Сергей Чиннов и другие.

В начале ноября 2008 года на встрече председателя Роспрофжела Николая Никифорова, руководителей дорожных профорганизаций с президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным была достигнута договоренность максимально сохранить персонал и применять режим неполного рабочего времени — как меру, альтернативную увольнениям, — только с согласия работников. Предложения Роспрофжела по снижению негативных последствий кризиса, защите работников были направлены также в правительство и Государственную думу РФ.

Сегодня в режиме неполного рабочего времени работает 74,5 процента персонала компании. Это позволило условно высвободить 45 тысяч человек. Ситуация осложняется в дочерних обществах, где намечены меры и по сокращению персонала. Самый тяжелый удар кризиса в первые месяцы удалось выдержать без массовых сокращений. В ОАО «РЖД» численность уменьшилась на 26,7 тысячи человек, в основном за счет естественного оттока кадров в ходе увольнений по собственному желанию и на пенсию, перевода на другие предприятия после соответствующей переподготовки.

16 апреля Восьмой пленум ЦК Роспрофжела подчеркнул: сохранение рабочих мест — самая главная задача профсоюза, и нет организации, где бы эти вопросы не звучали. Если рабочее место все же

сокращается, поставлена задача не допустить увольнения без предложения о предоставлении другой работы, переобучения. Для чего необходимо разработать программу занятости, и ОАО «РЖД» приняло такое решение.

Кроме того, профсоюз считает необходимым ограничить применение режима неполного рабочего времени, предоставление отпусков без сохранения заработной платы матерям-одиночкам, малообеспеченным работникам и работникам за два года до назначения пенсии. Этим рекомендациям уже следуют во многих коллективах.

На пленуме отмечалось, что коллективные договоры и отраслевые соглашения реализуются практически в полном объеме, в том числе по ежеквартальной индексации заработной платы на уровне инфляции, по срокам выплаты заработной платы. А именно, в колдоговорах одним из первых пунктов обозначена обязанность работодателя своевременно оплачивать труд работника. И в дальнейшем усилия профорганизаций будут сосредоточены на безусловном выполнении колдоговоров и отраслевых соглашений, а также на снижении производственных расходов.

Профсоюз выступает против применения аутсорсинга, так как люди, которые привлекаются работать на этих условиях, оказываются незащищенными, бесправными.

Соблюдение работодателями трудового законодательства особенно в период кризиса должно находиться под особым контролем профсоюза. Пленум призвал особое внимание уделить усилению ответственности руководителей всех уровней в этом вопросе. При том, что только за первый квартал этого года членам профсоюза возвращено более 7 млн рублей, невыплаченных или незаконно удержанных.

Роспрофжел настроен на конструктивный диалог с работодателями, правительством и Государственной думой РФ, политическими и общественными организациями по вопросам социально-экономической защиты работников в условиях кризиса.

КАК РАБОТАТЬ «В ОДНО ЛИЦО»?

На заседании «круглого стола», прошедшего 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. А 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, отмеча-

лись 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, желательнее в летнее время, перевод машинистов, работающих без помощника, на персональные оклады или введение отдельной тарифной ставки, так как применяемая сегодня доплата делает разницу несущественной.

ЗА ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКОВ

Всемирный день охраны труда и Международный день действий транспортников под лозунгом «Профсоюзное нет насилию» Роспрофжел ознаменовал проведением заседания «круглого стола», на котором ключевым стал вопрос защиты членов профсоюза, связанных с обслуживанием пассажиров.

Роспрофжел отстаивает интересы работников, непосредственно связанных с обслуживанием пассажиров. Кассир-контролеры в электропоездах, контролеры АПП (на турникетах) подвергаются оскорблениям, а нередко и физическому насилию со стороны пассажиров, не желающих платить за проезд. При этом транспортники не имеют права задерживать или привлекать к ответственности недобросовестных граждан — нарушителей общественного порядка.

Роспрофжел поднял эту тему на недавних слушаниях Общественной палаты РФ и будет отстаивать интересы своих членов, в том числе перед пред-

ставителями органов власти и местного самоуправления. В частности, профсоюз намерен обратиться к руководству ОАО «РЖД» с предложением привлекать к работе на пригородных перевозках не частные охранные предприятия, а правоохранительные органы. Планируется также выйти с инициативой в МВД и Государственную думу РФ об увеличении штата сотрудников транспортной милиции. Транспорт должен быть безопасным не только для людей, которые им пользуются, но и для работников, обеспечивающих перевозки.

В работе «круглого стола» приняли участие заместитель председателя профсоюза Сергей Чаплинский, представитель МФТ в России и странах СНГ Михаил Ляхов, председатель профкома центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообществе Михаил Лашин, председатель профкома Центральной пригородной компании Ирина Хазанова и др.

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ ВЫПОЛНЕНИЯ КОЛДОГОВОРА

На совместном заседании правления ОАО «РЖД» и единого представительного органа первичных профсоюзных организаций Роспрофжела подведены окончательные итоги выполнения Коллективного договора Компании за 2008 год. В ходе обсуждения Коллективный договор ОАО «РЖД» за 2008 год признан выполненным. Вместе с тем в ходе предметного разговора поднимались вопросы оплаты сверхурочных, разработки программ занятости, особое внимание было уделено вопросам охра-

ны труда. Последнее отнюдь не случайно.

Во-первых, подведение итогов выполнения Коллективного договора проходило в Международный день действий железнодорожников, один из вопросов которого как раз и касался безопасности работы на железнодорожном транспорте. Во-вторых, в Компании по-прежнему, несмотря на некоторое снижение, высок уровень травматизма, в том числе со смертельным исходом. И в вопросе его снижения большая роль отводится

профсоюзным организациям. Опыт такой работы есть на Московской, Октябрьской и некоторых других дорогах. Но необходимо, прежде всего, укрепление трудовой и технологической дисциплины, более глубокая проработка технологий, внедрение средств индивидуальной защиты.

В ходе обсуждения поднимались и другие вопросы, в том числе неоправданно затянувшихся работ по разработке новой формы одежды железнодорожников и ряд других проблем.

АЛЕКСАНДР СУХИНИН: О СТАРОСТИ НУЖНО ДУМАТЬ В МОЛОДОСТИ



По итогам 2008 года число обслуживаемых НПФ «Благосостояние» клиентов достигло 1,64 млн человек



В свете ряда антикризисных мер, проводимых на Дальневосточной железной дороге, у работников магистрали возникают вопросы о стабильности предприятий холдинга ОАО «РЖД» в целом и негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние» в частности. Но фонд работает стабильно, более того – предлагает своим вкладчикам новые услуги. Об этом рассказал директор Дальневосточного филиала НПФ «Благосостояние» Александр СУХИНИН

— В последнее время в период экономического кризиса недоверие людей к негосударственным пенсионным фондам понятно, но по отношению к НПФ «Благосостояние» оно необосновано. Реальность такова, что, несмотря на кризис, фонд работает, и работает довольно-таки успешно.

Подводя итоги работы НПФ «Благосостояние» за 2008 год, председатель совета фонда Владимир Якунин отметил, что, «несмотря на неблагоприятную экономическую конъюнктуру, динамика основных показателей деятельности фонда свидетельствует о его надежности, устойчивости и сохранении лидерских позиций на рынке пенсионных услуг».

— Каковы же эти показатели?

— По оперативным данным на 1 апреля 2009 года состояние балансовой стоимости пен-

сионных резервов и пенсионных накоплений составило 80,2 млрд рублей и 8,02 млрд рублей соответственно. Численность участников-вкладчиков по фонду в целом составила 548 тысяч 420 человек, при этом прирост за первый квартал по фонду в целом составил 20 тысяч 853 человека. В прошлом году НПФ «Благосостояние» сохранил за собой лидерство на рынке негосударственных пенсионных фондов, закончив год с клиентской базой в 1,64 млн человек, при этом число застрахованных по обязательному пенсионному страхованию клиентов в фонде оценивают в 938 человек.

Если же говорить о Дальневосточной железной дороге, то количество вкладчиков по этой системе у нас сегодня более 28 тысяч человек — 55 процентов работников. Охват же железнодорожников-дальневосточников, передавших накопительную часть пенсии, составляет свыше 80 процентов.

— Почему фонд борется за прирост клиентской базы? И чем это выгодно самим железнодорожникам?

— Пока вы работаете на железной дороге, необходимо использовать все возможности, которые предоставляет компания. В свою очередь мы будем всячески помогать, чтобы в старости железнодорожники жили немножко достойней, нежели

другие. О старости нужно думать в молодости. А хочешь достойно жить в старости, начинай копить в молодости.

Денежные средства клиентов, сформированные на именных пенсионных счетах, приумножаются путем инвестирования в различные финансовые проекты в соответствии с действующим законодательством. Департамент управления активами фонда за 2008 год обеспечил в условиях финансового кризиса и падения фондового рынка положительную доходность пенсионных резервов в размере 4,35 процента путем произведенной своевременно реструктуризации структуры активов фонда, что обеспечило фонду в 2008 году полное выполнение договорных обязательств перед клиентами.

Я помню 1998 год, дефолт, когда ряд банков просто закрылись, а система негосударственного пенсионного обеспечения относительно безболезненно пережила этот период. И сегодня не обанкротился еще ни один из негосударственных пенсионных фондов.

— В рейтинге пенсионных фондов «Благосостояние» занимает одно из ведущих мест. Что это дает вкладчикам?

— Достойную прибавку к трудовой пенсии. Программа негосударственного пенсионного обеспечения работников ОАО «Российские железные доро-

ги» является особой гордостью компании. Благодаря ее успешной реализации, коэффициент замещения утраченного заработка у железнодорожников при выходе на пенсию в настоящее время составляет свыше 42 процента, что соответствует рекомендациям Международной организации труда и в 1,7 раза превышает среднюю пенсию по стране. Сегодня около 10 тысяч работников Дальневосточной железной дороги получают дополнительную пенсию, средний размер которой — 3612 рублей.

— Александр Александрович, в 2009 году в пенсионном законодательстве произошли изменения. Как они коснулись работы фонда?

— У нас появились новые направления работы. Ведь заключить договор об обязательном пенсионном страховании сейчас может любой гражданин РФ. Напомню, что раньше накопительную часть имели мужчины, родившиеся в 1953 году и позже, и женщины, которые родились в 1957 году и позже. Сейчас ограничений по возрасту для тех, кто хочет заключить договор об обязательном пенсионном страховании, нет.

Более того, сейчас государство предоставляет возможность гражданам вступить в программу по софинансированию. Смысл ее заключается в том, что человек вносит дополнительные взносы на специальный пенсионный счет самостоятельно из своей заработной платы либо взносы могут уплачивать третьи лица, скажем, дети за родителей либо работодатель. Эти взносы прибавляются к накопительной части пенсии.

Минимальная сумма платежей составляет 2000 рублей в год. Софинансируется государством не более 12 тысяч рублей в год. То есть, если в течение 2009 года вы уплачиваете 12 тысяч рублей, то в 2010 году бюджетом РФ в соотношении один к одному на ваш счет перечисляется еще 12 тысяч рублей. Программа рассчитана на 10 лет, но выплата пенсии здесь предполагается пожизненно.

— Программа также предусматривает, что средства по софинансированию могут быть переведены в негосударственный пенсионный фонд для управления?

— Совершенно верно. Впрочем, сами взносы уплачиваются в государственный пенсионный фонд, а оттуда раз в квартал они будут переводиться в НПФ.

Отмечу, что внесение взносов может производиться как через работодателя, так и через отделения Сбербанка.

Еще один важный момент — если вы подаете заявление на софинансирование, это не означает, что в следующем месяце вам нужно пойти и уплатить 1000 рублей в пенсионный фонд. Вы можете подать заявление в 2009 году, а приступить к уплате взносов тогда, когда посчитаете нужным: либо в 2009 году, либо в 2010 году, либо в 2011-м.

— Будут ли наследоваться взносы, уплаченные по программе софинансирования, в случае смерти вкладчика?

— Да, эти взносы наследуются по такой же схеме, как и средства, поступающие на накопительную часть пенсии, то есть на периоде накопления.

— Александр Александрович, расскажите все-таки поподробней о том, какие функции переданы ЗАО «Специализированный Пенсионный администратор» и для чего это сделано?

— Необходимость передачи функций по ведению пенсионных счетов обслуживаемых клиентов продиктована необходимостью дальнейшего развития фонда. Сегодня он является абсолютным лидером на рынке по количеству обслуживаемых клиентов. Их число за последние три года выросло в три раза, и по итогам 2008-го у нас свыше 1,64 млн счетов. Поэтому очень важно, чтобы качество услуг поспевало за количественными показателями.

При этом хочу подчеркнуть, что пенсионные активы по-прежнему остаются в фонде. Главными направлениями работы негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние» по-прежнему остаются принятие решений о назначении и выплате пенсий, работа со средствами клиентов и их инвестиционное управление. В ЗАО «Специализированный Пенсионный администратор» передается исключительно информация, необходимая для отражения на пенсионных счетах.

Беседовала
Анна Жерновникова

ДОКЛАД

председателя дорпрофсожа В. И. Бабия на Восьмом пленуме дорожного комитета профсоюза «О мерах социальной защиты работников отрасли в условиях финансовой нестабильности»

23 апреля 2009 года

Хабаровск

Уважаемые члены дорпрофсожа, приглашенные!

Наиболее употребляемыми словами с четвертого квартала прошлого года стали слова мировой финансовый кризис, который оказывает негативное влияние на социально-экономическую ситуацию на большинстве промышленных предприятий России. В декабре 2008 года Центральный комитет Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей принял постановление «О действиях профсоюза в условиях финансового кризиса». В соответствии с этим постановлением распланирована работа дорпрофсожа на 2009 год, предпринимались меры по контролю за ситуацией на предприятиях и в организациях, совместно с администрацией проводилась разъяснительная работа. 16 апреля в Москве состоялся VIII пленум Роспрофжела, который рассмотрел текущую ситуацию в Компании, дочерних обществах и задачи профсоюза по снижению негативных последствий финансового кризиса.

Сегодня в составе дорожной профсоюзной организации в качестве структурных подразделений других филиалов Компании состоят на учете вертикальные структуры — информационно-вычислительный центр, дирекции материально-технического снабжения, связи, обслуживания пассажиров в дальнем сообщении, вокзалов, ремонта грузовых вагонов и пути, группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта, опытно-конструкторское бюро «Путевые машины». Дочерние общества — строительный трест, ЖТК, проектный институт, Трансконтейнер, заводы путевого комплекса и Владивостокский филиал ОАО «Первая грузовая компания». Со второго квартала текущего года планируется переход в «дочку» Уссурийского локомотиворемонтного завода. При проведении концепции реформирования в области здравоохранения и образования заказ дороги и иных филиалов исполняют 18 негосударственных учреждений здравоохранения и 27 негосударственных образовательных учреждений.

Под защитой профсоюза на Дальневосточной железной дороге находятся структуры федерального агентства железнодорожного транспорта, 7 подразделений транспортных строителей, 3 ППЖТ, акционерная компания «Железные дороги Якутии». Если рассматривать количественный состав, то из 105,3 тысячи членов профсоюза, стоящих на учете в профсоюзной организации, 47,9 тысячи — работники Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД», 33,7 тысячи человек — работники других филиалов Компании и иных структур, 8,9 тысячи — учащиеся, 14,8 — неработающие пенсионеры.

Конечно, сложившаяся экономическая ситуация затронула вопросы каждого работника, в какой бы структуре он не трудился. Несмотря на предпринимаемые властями Российской Федерации анти-

кризисные меры многие проблемы остаются нерешенными. Поэтому в условиях продолжающихся кризисных явлений в мировой экономической системе и в связи с падением объемов перевозочной работы дороги для стабилизации финансового положения в ноябре 2008 года были созданы антикризисные комитеты на дороге, отделениях, дирекциях, структурных подразделениях, в состав которых введены представители соответствующих выборных органов. Комитетами были рассмотрены и утверждены антикризисные мероприятия по оптимизации эксплуатационных расходов, снижению непроизводительных потерь, укреплению трудовой и технологической дисциплины.

В рамках данных мероприятий, помимо технико-технологических мероприятий, мероприятий по экономии топлива, электроэнергии, материалов, были приняты непопулярные меры по применению режима неполного рабочего времени, отпусков без сохранения заработной платы, введение жесточайшего режима экономии фонда заработной платы, т. е. мероприятия, непосредственно затрагивающие права и интересы работников. Поэтому профактив структурных подразделений и специалисты дорпрофсожа, его филиалов совместно с администрацией проводили в коллективах разъяснительную работу об их деятельности по снижению отрицательного влияния финансового кризиса, минимизации его последствий для членов профсоюза.

В этих условиях с целью оперативного реагирования на кризисные ситуации в дорпрофсоже и его филиалах был организован мониторинг по вопросам увольнения работников по сокращению численности (штата), применения режима сокращенного рабочего времени, использования отпусков без сохранения заработной платы, необоснованной отмене доплат и профессиональных надбавок, применения понижающих коэффициентов при выплате премий и других нарушениях в оплате труда, реализации пунктов коллективного договора в постоянно действующем режиме. Увеличена нагрузка на правовую и техническую инспекцию профсоюза, отделы экономической защиты по проверкам предприятий и консультированию работников.

В 2009 году в стране прогнозируется спад промышленного производства на 7,4 процента, что ведет к существенному снижению уровня перевозок грузов на железных дорогах. За первый квартал текущего года оно составило более 27 процентов. Грузооборот на Дальневосточной железной дороге за первый квартал этого года к аналогичному периоду прошлого снижен на 20 процентов, пассажирооборот — на 21,3 процента, погрузка — на 32,7. В филиалах дочерних обществ — ОАО «РЖДстрой», «Росжелдорпроект», «ТрансВудСервис», «Первая нерудная компания» объемы работы снизились от 30 до 50 процентов.

В результате сокращения заказов и объемов работы несут финансовые потери транспортные строители, предприятия ведомственной охраны, ППЖТ. На многих предприятиях и в организациях были приняты решения о приостановлении приема на работу. Там, где падение объемов работ приняло необратимый характер, подготовлены мероприятия по сокращению персонала.

«Лишними» по Компании оказались 183 тыс. человек, но с учетом предложений Роспрофжела высвобождаются только 53 тысячи человек — около 5 процентов. ЦК Профсоюза поставил задачу не допустить сокращений, поэтому из предполагаемого количества около 30 тысяч будут уволены в связи с выходом на пенсию, остальные — в порядке естественного оттока трудовых ресурсов. Конкретная численность корректируется правом на объем выполняемых работ и варьируется ежемесячно. Можно выставить за ворота «лишних», для которых сегодня нет объемов работы, но нужно подумать и про завтра, а потому необходимо вкладывать средства в переподготовку работников.

Если в четвертом квартале 2008 года непосредственно на Дальневосточной железной дороге на переподготовку и обучение другим специальностям было направлено 286 работников, то за два месяца 2009 года уже 435 человек. Намного хуже обстоят дела в этом вопросе у транспортных строителей и практически никак у ППЖТ и ведомственной охраны. А занять временно высвобождаемых можно. К примеру, только для реализации программы летних путевых работ 2009 года необходимо в ДРП принять более 300 человек монтеров пути, РДОП для организации летних перевозок 600 проводников вагонов. Много надежд возлагается на программы занятости, разрабатываемые и принимаемые в настоящее время. На Дальневосточной железной дороге такая программа введена в действие с 12 марта 2009 года.

Реальное сокращение штата предусматривается по инженерно-техническим работникам при разделении локомотивных депо дороги. В Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении предусмотрено сокращение 13 билетных кассиров, проводников (2,4 процента от численности) по ст. Дормидонтовка, Облучье, Хабаровск. Сокращаются работники НУЗов, например, по ст. Архара часть работников переводится на 0,5 ставки. Аналогичные варианты есть и в негосударственных учреждениях образования — детских садах в Облучье, Высокогорной, дворцах и домах культуры — руководители кружков. В подразделении дочернего общества Первая нерудная компания — щебзаводе Сибирцево — сокращены 14 сторожей. Большая часть этих работников трудоустроена в аутсорсинговую охранную компанию.

Если до «начала отсчета кризиса на дороге» (по состоянию на 1 октября 2008 года) было выда-

но 68 уведомлений о сокращении, то на 1 января 2009 года уже 127, на 1 марта уведомлений стало 145.

Обращения по поводу сокращения в первичные профсоюзные организации с соблюдением требований ТК были направлены в таких организациях как ДОП-пригород, комбинат питания (РДОП), Комсомольская дистанция гражданских сооружений, аппарат Хабаровского отделения, поликлиника ст. Облучье. В мотивированном мнении профсоюзного комитета железнодорожного агентства по Комсомольскому участку не было согласовано сокращение одного из кассиров, но работодателем этот момент не был учтен. Кассир была восстановлена на работе по суду. Для временного решения вопроса и с целью сохранения коллективов как альтернатива массового увольнения практически повсеместно был осуществлен переход на режим неполного рабочего времени и сокращенного рабочего дня.

Количество предприятий, на которых в стране введен режим неполного рабочего времени, в первом квартале 2009 года составило 64,7 процента. В целом по Компании в январе 2009 года 38,4 процента работников железнодорожного транспорта работали в режиме неполного рабочего времени и 17,8 процента получили отпуска без сохранения заработной платы. Условное высвобождение составило 47 тысяч человек, за счет чего сэкономлено 1,5 млрд рублей. На дороге за первый квартал 2009 года режимом было охвачено 17 500 человек (38 процентов от общей численности), условно высвобождено 1512 человек.

Режим неполного рабочего времени применяется к большинству работников предприятий всех форм собственности. Сокращаются как рабочие смены (на 1 час за смену по ремонтным вагонным и пассажирским депо, на 2 часа — по ППЖТ Хабаровск-2), так и недели (нерабочие пятницы по подразделениям ОАО «ЖТК» и ППЖТ Уссурийск, 24-часовая рабочая неделя в подразделениях ОАО «РЖДстрой» на 1 квартал 2009 года). Вводят обеденные перерывы на промежуточных станциях непосредственного подчинения отделений, в ППЖТ Березовка). Количество дней отпусков без сохранения заработной платы колеблется от одного до трех и также осуществляется на основании заявлений работников.

Мониторинг выявил, что установление режимов неполного рабочего времени и дней без сохранения заработной платы не обходится без нарушений. В Верхнезейской дистанции пути, например, прика-



замы начальника дистанции работникам незаконно установлен режим неполного рабочего времени, так как согласно личных заявлений просьба была о предоставлении дней без сохранения заработной платы.

В январе начальником станции Уссурийск в целях экономии фонда оплаты труда издан приказ, в соответствии с которым установлен обеденный перерыв ряду категорий работников станции, работающих в условиях непрерывного технологического процесса. При издании приказа проигнорирован регламент ч. 3 ст. 108 ТК РФ, поскольку совершенно очевидно, что установление перерыва для отдыха и питания причастным к приказу категориям работников, работающих в сменном режиме, не соответствует технологическим условиям работы внеклассной станции Уссурийск и угрожает безопасности движения поездов.

На Уссурийском локомотиворемонтном заводе установлено, что при штатной численности 3410 штатных единиц в январе 2009 года были направлены в отпуск без сохранения заработной платы 1086 человек, в феврале — 1394 человека, в марте — 2026 человек. Большинство работников не были ознакомлены с приказами.

В Облученской дистанции электроснабжения режим неполного рабочего времени на декабрь 2008 года был установлен 26 декабря, т. е. фактически задним числом. Учета мнения либо согласования приказа с профсоюзным комитетом не произведено.

Имеют место случаи издания приказов, из содержания которых невозможно выяснить, какой режим рабочего времени применяется для работников (например, 34-8 Новый Ургал).

Грубые нарушения выявлены в локомотивном депо Хабаровск-2: 695 работникам приказом, изданным в феврале, в январе устанавливается режим неполного рабочего времени с предоставлением дней отдыха. От названных работников получены заявления, в которых они просят установить им режим

неполного рабочего времени с предоставлением конкретных дней отдыха, в подавляющем большинстве случаев дни пишутся задним числом (например, в заявлении от 26.01.09 просьба представить дни отдыха 14 и 22 января 2009 г.).

Выявленные нарушения указывают на явное непонимание администрацией предприятия требований законодательства при введении режима неполного рабочего времени. Во-первых, инициатива ввести режим должна исходить не от работников, которые якобы просят его ввести, а от работодателя. Во-вторых, должен соблюдаться отведенный ст. 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 должно быть прописано в соответствующем приказе, и ни о каких «дополнительных выходных днях» за работу в режиме неполного рабочего времени речь вести не должна, а сама постановка этого вопроса абсурдна. Наконец, в приказе должно четко оговариваться, какой категории работников и на сколько сокращается рабочее время. Из приказов же совершенно не ясно, кто определяет количество часов и на основании чего.

Работники Тындинского отдела материально-технического обеспечения пишут заявления о применении к ним режима неполного рабочего времени, тогда как приказ начальника о введении режима неполного рабочего времени на предприятии отсутствует.

По всем выявленным нарушениям правовой инспекцией труда профсоюза выдавались руководителям предприятий представления и в основной массе нарушения устранены.

Профсоюзом было рекомендовано не устанавливать режим неполного рабочего времени к наиболее незащищенным категориям. Не применяется режим неполного рабочего времени к работникам предпенсионного возраста (за 2 года до назначения трудовой пенсии) — по всем предприятиям; работникам, планирующим рождение детей (за 6 месяцев перед декретным отпуском) — по Хабаровскому отделению дороги, отдельным предприятиям Комсомольского отделения; к работникам, имеющим многодетные семьи — решение ППО РЦС и Дирекции по ремонту пути, одиноким матерям — в Хабаровской дирекции связи.

Режим не применялся по тем профессиям и производственным участкам, где отсутствовало снижение объемов работы (например, отсутствие снижения объемов ремонта по циклам ТО-3, ТР-1 и увеличение объемов ремонта по циклам ТР-2, ТР-3 в моторвагонном депо Первая Речка), а также для

сменных работников, где отсутствовала возможность их подмены. Не применялся режим к машинистам и помощникам машинистов автомоторельсового транспорта, водителям автомобилей, осуществляющих доставку путевых бригад на перегон, к работникам, связанным с оперативным выездом на линию.

Было немало обращений от работников дороги на не применение данного режима к участникам ипотечного строительства, что породило обращение в Компанию, Роспрофжел. Кредитным комитетом ОАО «ТрансКредитБанк» 16 марта внесены изменения в программу ипотечного кредитования, которые делают ее более доступной.

В настоящее время в коллективах стало проявляться недовольство в связи с принуждением администрациями писать заявления об отпусках без сохранения заработной платы, особенно это касается инженерно-технических работников, руководителей первичного звена — мастеров, начальников цехов, так как их объем работы не уменьшается, и работники при оформленных отпусках вынуждены выходить на работу и трудиться без оплаты.

Дорпрофсоюзем анализируется среднемесячная заработная плата (как номинальная, так и реальная) по категориям работников, производственным группам в сравнении в аналогичным периодом прошлого года и уровнем заработной платы в регионе, как по железнодорожникам, так и по негосударственным учреждениям, транспортным строителям.

В первом квартале текущего года почти на трети российских предприятий (28,7 процента) отмечается уменьшение заработной платы персонала, и в том числе за счет отмены стимулирующих выплат и сокращения фонда оплаты труда. Снижение заработной платы в стране превысило 9 процентов. На предприятиях железнодорожного транспорта — менее 3 процентов.

На Дальневосточной железной дороге среднемесячная заработная плата в январе составляла 30,3 тыс. рублей (с учетом выплат за преданность Компании), в феврале — 30,4 тыс. (дополнительно прошли выплаты за безаварийную работу), в марте — 29,8 тыс. рублей, с ростом к марту 2008 года на 13 процентов. Однако, учитывая условное высвобождение и приводя в сопоставимость с нормой времени, следует констатировать, что заработная плата соответствует 28 тыс. рублей и аналогичный уровень был в мае прошлого года. По сравнению с докризисным периодом — сентябрем 2008 года — среднемесячная заработная плата снижена на 18 процентов. У транспортных строителей снижение произошло в среднем на 25

процентов, в ППЖТ — на 26.

Хотелось бы для сравнения назвать еще одну цифру, в сопоставлении с которой мы оцениваем рост своей зарплаты, — это рост потребительских цен на товары и услуги. За первый квартал 2009 года он определен в 5,4 процента.

Помимо размеров заработной платы актуальным вопросом остается своевременность ее выплаты по предприятиям. Массовых нарушений сроков выплаты зарплаты не допускалось, но имели место отдельные случаи:

— нарушение сроков выплаты заработной платы было допущено по структурным подразделениям Региональной ДРП в марте 2009 года;



— по ОАО «Экспресс Приморья»: выплата заработной платы за январь 2009 года произведена один раз в месяц.

Наиболее подвержены задержкам в выплате заработной платы негосударственные учреждения здравоохранения:

— в негосударственном учреждении здравоохранения «Узловая больница на ст. Высокогорная» допущена задержка в выплате заработной платы за декабрь прошлого года 14 специалистам, не был выплачен в срок аванс за февраль всем работникам этого учреждения. Долг составлял 2,4 млн рублей и был погашен только 19.03.09;

— за февраль 2009 года несвоевременно получили зарплату 32 процента работников отделенческой больницы станции Комсомольск-на-Амуре;

— в марте поступали обращения от отдельных НУЗов по задолженности по договорам с ЖАСО, что также влияло на своевременность выплаты заработной платы работникам.

Многие вопросы были сняты с повестки дня после обращений дорпрофсоюза к руководству центральных дирекций.

Имели место нарушения сроков выплаты отпускных. ВЭЧ Владивосток, ДС Находка, ДС Беркаит, вагонное ремонтное депо Тында, ТЧ Смоляниново выборочной проверкой установлены факты задержки отпускных от 3 до 13 дней. В январе этого года в локомотивном депо Ружино, вагонном ремонтном депо Тында, «Экспресс Приморья») были случаи задержки выплаты окончательного расчета при увольнении работников; допускались случаи выплаты заработной платы за первую половину месяца менее 40

процентов тарифной ставки (оклада) по Ружинской дистанции пути, Уссурийской дистанции электрооборудования; наблюдались случаи невыплаты аванса при направлении работника в командировку в Уссурийской дистанции электрооборудования.

Специалисты дорпрофсоюза и его филиалов при проверках акцентировали свое внимание на вопросах соблюдения администрациями трудового законодательства и выполнения условий коллективных договоров при проведении антикризисных мероприятий. К сожалению, в ходе проводимой работы по оптимизации расходов допускаются случаи нарушения трудового законодательства.

ППО только с третьей попытки. Но премию с сокращением на 50 процентов согласовали практически все «первички» с соблюдением сроков уведомления работников (с 01.04.2009 г.).

Есть примеры, когда отдельным профессиям процент премии снижен на меньший размер, чем другим категориям (осмотрщики, осмотрщики-ремонтники вагонов) или даже сохранен по ранее действующему положению (составители поездов и их помощники, столеры вагонсборочного участка, профессии с большой неуконформностью штата). Положение о премировании не пересматривалось в сторону уменьшения только по Хабаровскому информационно-

вычислительному центру.

Из-за недостаточности фонда заработной платы с начала 2009 года предприятиями сокращался премиальный фонд. С применением понижающих коэффициентов были выплачены премии в локомотивных депо Ружино, Смоляниново, Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки, дистанциях электрооборудования Облучье и Хабаровск, на станции Находка, Уссурийской дистанции гражданских сооружений, для ИТР и мастеров Хабаровской дистанции пути. Данные приказы с профсоюзами не были согласованы.

В ЛВЧД Владивосток всем работникам депо установлен поправочный коэффициент выплаты премии в январе 2009 года — 0,5. Приказ издан в нарушение Положения о премировании депо и, несмотря на протест профсоюзного комитета, был введен в действие. Аналогичное снижение премии произведено по ДС Уссурийск: 2 февраля 2009 года начальником станции издан приказ «О выплате премии за декабрь 2008 года» в пределах «права» по фонду заработной платы. Издание данного приказа не соответствует условиям премирования, предусмотренным Положением о премировании станции Уссурийск, влечет за собой нарушение права членов профсоюза на своевременную и в полном объеме выплату заработной платы в соответствии со своей квалификацией, сложностью труда, количеством и качеством выполненной работы (ст. 21 ТК РФ).

В ПМС-18 приказом начальника предусмотрено произвести выплату премии всем категориям работников станции за ноябрь 2008 года (кроме сторожей и машинис-





тов котельной) со снижением ее величины на 10 процентов от соответствующих параметров, установленных действующим на станции Положением о премировании, но при этом приказ своим содержанием свидетельствует о выполнении и перевыполнении плановых показателей по основным производственным группам причастных работников.

В отделах материально-технического обеспечения премия в полном объеме не выплачивается на основании приказов Хабаровской дирекции МТО. На 50 процентов от права выплачивалась премия ИТР структурных подразделений Росжелдорснаба, есть примеры, когда полностью не выплачивались премии по предприятиям Центральной дирекции по ремонту пути (ПМС-217 Бикин). Не выплачивали премию работникам предприятий дочернего общества РЖДстрой в Хабаровских СМП-178 и 409. Отсутствует премия с октября 2008 года у ИТР ППЖТ Хабаровск-2.

В связи со снижением объемов работы в структурных подразделениях отделений дороги проведен анализ эффективности установленных работникам стимулирующих надбавок и доплат. При необходимости их размер приведен в соответствие с выполняемой работой. При отсутствии работы — доплаты отменены. Приказы на снижение или отмену доплат, как правило, согласовывались с профкомом.

С начала 2009 года отменены зональные надбавки отдельным категориям работников дистанций гражданских сооружений, в которых существует проблема по укомплектованию штата и оплата труда ниже регионального уровня. Профкомаами НГЧ поднимался этот вопрос на отделенческих и дорожной конференциях, но положительного решения так и не нашел.

С 1 января 2009 года по предприятиям дороги отменен фонд мастера и уменьшен коэффициент трудового участия. В связи с дефицитом фонда отменяются с марта 2009 года по телеграмме ДРВ надбавки за профессиональное мастерство работникам ремонтных вагонных депо.

Руководством РЦС Владивосток разработана антикризисная программа, в рамках которой отменены или существенно уменьшены доплаты большой группе работников предприятия за выполнение дополнительных обязанностей, либо за расширение зоны обслуживания, за бригадирство и т. д. При этом работники продолжают

выполнять эти обязанности в прежнем объеме. Остальные работники, не получающие доплат, оказались в более выгодном положении, т. к. к ним (как и ко всем работникам) не применяется режим неполного рабочего времени, либо сокращение штатов работников организации.

Приказом начальника Дирекции социальной сферы приостановлена выплата доплаты за высокий уровень квалификации в соответствии с приложением № 2 к коллективному договору дороги. В марте текущего года выдано представление главного правового инспектора об устранении нарушений,

которое до сих пор не выполнено с мотивировкой отсутствия руководителя.

Одним из направлений экономики отдельные руководители видят снижение льгот и гарантий по коллективному договору. И если по итогам 2008 года обязательства коллективных договоров всех структур признаны в основном выполненными, то сегодня есть попытки снижения достигнутого уровня социальных гарантий. При этом Компания и ее филиалы сохранили все гарантии и принимают меры по выполнению принятых на себя обязательств.

Нельзя умолчать о дочерних обществах. В коллективный договор ОАО «РЖДпроект» внесены пункты по сокращению выплат при компенсации за проезд, замены среднемесячного заработка на минимальный размер оплаты труда в ОАО для выплат единовременного поощрения при уходе на пенсию впервые, сокращения размера выплат при признании работника инвалидом первой и второй групп, уменьшения отчислений от фонда оплаты труда профсоюзной организации.

В коллективном договоре ДО «РЖДстрой» предусмотрена ежеквартальная индексация заработной платы только для рабочих профессий. Внесены с 2009 года ухудшения по материальной помощи к отпуску в негосударственных учреждениях образования (вместо должностного оклада — 2300 рублей и только для категорий с 1 по 4 разряды). «Заморожены» на уровне 1 декабря 2008 года пайковые отчисления работникам отрядов ведомственной охраны. И хоть потери мизерные, порядка 100 рублей (к выплате 780 руб.), однако возмущений много.

На Комсомольском участке РДОП снижен размер выплаты материальной помощи при уходе в отпуск на основании постановления президиума ПК ППО ДВ РДОП от 27.02.09. Снижены выплаты поощрений к юбилейным датам пенсионерам и фактически выплаты не производятся.

При сохранении льгот и гарантий коллективными договорами в отдельных структурах отсутствуют финансовые возможности для исполнения.

В ОАО «Экспресс Приморья» в январе, феврале 2009 года несвоевременно производилась выплата материальной помощи при уходе работников в ежегодный оплачиваемый отпуск, единовременного поощрения работников к юбилейным датам; частичной компенсации стоимости содержания детей

работников в детских дошкольных учреждениях; частично произведена оплата стоимости проезда работников и находящихся на их иждивении детей в возрасте до 24 лет, обучающихся по очной форме обучения в высших и средних учебных заведениях. Не выполняются условия по компенсации стоимости проезда железнодорожным транспортом пригородного сообщения к месту работы, на лечение.

По структурному подразделению ДО «Первая нерудная компания» — щебзаводу Сибирцево — не выполняются пункты колдоговора по компенсации стоимости проезда, оказанию материальной помощи при уходе в отпуск, обеспечению работников бытовым топливом

На Уссурийском локомотиворемонтном заводе из-за недостаточного финансирования не выполняется пункт по оздоровлению работников.

В связи с финансовой нестабильностью в последнее время наметился отток участников-вкладчиков негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние», что очень волнует профсоюзные органы, ведь разъяснительная работа по вовлечению работников в систему негосударственного пенсионного обеспечения занимает немаловажную роль. В целом по Дальневосточной железной дороге охват составляет более 52 процентов, а вот в других филиалах Компании, находящихся на территории Дальневосточной — ФПД, ДРВ и ДРП — не превышает 30. Мы намерены активизировать разъяснительную работу.

Как положительный момент можно отметить начало действия системы в дочернем обществе ЖТК. А как отрицательный — отсутствие договоров НПО в дочерних обществах Росжелдорстрой и «Экспресс Приморья». В таких дочерних обществах как Первая нерудная компания и ТрансВудСервис негосударственное пенсионное обеспечение в коллективных договорах предусматривается, но финансирование не выделено. По ДО «БэтЭлТранс» продолжаются переговоры. Для всех первичных профсоюзных организаций дорпрофсоюзом была разработана информация о негосударственном пенсионном обеспечении, о праве на передачу накопительной части пенсии негосударственным фондам для наиболее

стабильного положения при прекращении трудовой деятельности. Перед председателями первичных профсоюзных организаций, дорпрофсоюзом и его филиалами стоит не только задача отслеживать текущую ситуацию и принимать срочные предупредительные меры, но и конкретная оперативная защита прав и гарантий работников — членов профсоюза.

Следует отметить, что после вмешательства профсоюза были устранены нарушения, в том числе оплачены работы по обеспечению плановых летне-путевых работ (по Уссурийской дистанции электрооснабжения); производится оплата работникам локомотивных бригад времени следования пассажиром автотранспортом и времени прохождения медосмотра при смене их по станциям Бамбурово, Посыет; выплачены премии работникам станции Уссурийск (в размере 50 процентов от «права») за январь 2009 года; за ноябрь 2008 года — работникам станции Спасск-Дальний; принят на работу дежурный по станции Баневурово, что дало возможность исключения нарушений режима труда и отдыха дежурных по станции (в течение длительного времени работали в 3-сменном режиме); не были привлечены к дисциплинарной ответственности специалист по управлению персоналом ЛПШ, освобожденный бригадир смотрительского участка ст. Новый Ургал.

Кроме того, увеличен размер премии работникам ССПС (машинисты путевых машин и их помощники) ПЧ-8 Ружино после их обращения в ППО по поводу низкой заработной платы. Профком обратился к руководству дистанции с предложением повысить им размер премии на 20 процентов в связи со сложными условиями их труда и как следствием этого большой текучестью кадров. Предложение принято и введено в действие; отдельным инженерно-техническим работникам произведена оплата 24 часов, неоплаченных за январь 2009 года, при отсутствии заявлений на установление режима неполного рабочего времени; в октябре 2008 года по обращению о снижении приработка работникам ИССО, цеха дефектоскопии ПЧ Дипкун вопрос решен в пользу работников.

Председатель ПК НГЧ-9 решила вопрос о продлении срока предупреждения работника по сокраще-

нию в связи с вновь открывшимися обстоятельствами (операции на сердце) до введения нового штатного расписания, где будет введена должность освобожденного бригадира для этого работника; председатель ПК ТЧ Тынды добился оплаты труда работникам локомотивных бригад в соответствии с присвоенными им разрядами; после вмешательства ПК решены вопросы по выплате компенсации работающему инвалиду и оплаты северного проезда иждивенцу работника ПТО Комсомольского участка РДОП, а также трем работникам РЦС-4; по обращению профсоюзного комитета локомотивного депо Комсомольск к начальнику отделения дороги о невыплате премиального вознаграждения за декабрь 2008 года при выполнении всех показателей работы, ФОТ увеличен на 4,8 млн рублей. Только благодаря обращениям ПК ЛВЧД-4 в вышестоящие инстанции вагонный участок Комсомольск сохранен и продолжает работать. И это небольшой перечень «добрых дел» на местах председателей профсоюзных комитетов.

Тяжелые времена разумнее переживать вместе. В условиях нестабильной экономики надо садиться за стол переговоров, отбросив все амбиции, и договариваться. В этом случае можно находить и нестандартные решения. Профсоюз и работники заинтересованы в сохранении своих рабочих мест и предприятий.

Нам с вами необходимо принять решение, что делать после того, как пройдет первое полугодие, срок, на который мы давали согласие на применение режима неполного рабочего времени: либо вести в коллективах разъяснительную работу в дальнейшем написание заявлений об отпусках без сохранения заработной платы, как это делали раньше, либо давать согласие на сокращение работников. Прошу высказываться и по этому вопросу.

Главное для нас в этот непростой период — выполнение обязательств колдоговоров, на каком бы не были они приняты уровне, которые предусматривают конкретную взаимную ответственность как за результаты производственно-экономической деятельности, так и за предоставление предусмотренных работникам льгот и гарантий.

Спасибо за внимание!



ВЫСТУПЛЕНИЯ НА ВОСЬМОМ ПЛЕНУМЕ ДОРПРОФСОЖА

Евгений САНДАКОВ,
председатель филиала
дорпрофсожа
на Хабаровском отделении:



— Вы, Виталий Ильич, правильно сказали — кризис кризисом, а наша задача — видеть завтрашний день, и не только будущее холдинга, но и будущее нашего профсоюза. Сегодня нет реального роста заработной платы, а с апреля текущего года в сторону снижения изменится и размер премиального вознаграждения, но первоочередная задача — сохранить людей, сгладить напряженную обстановку в коллективах, а это, согласитесь, в создавшихся условиях становится все сложнее. Анализ работы Хабаровского отделения дороги за прошедшие три месяца в сравнении с прошлым годом по таким основным показателям как погрузка, грузооборот и пассажирооборот показывает, что в ближайшее время мы вернемся к объемам прошлого года, но не сможем достичь того уровня заработной платы. В этих условиях действительно встает вопрос: что делать после окончания полугодия, на которое мы давали согласие по применению режима неполного рабочего времени. Мы за сохранение кадрового потенциала несмотря на все трудности. Оптимизацию численности необходимо проводить только за счет естественного оттока, а сокращение штата может произойти только в исключительных случаях и только после экономического обоснования за столом переговоров.

Елена МОМОТ, председатель профкома Комсомольской дистанции пути:

— Пересмотрели положение по премированию в сторону уменьшения размера премии, ознакомили работников, объявили, что измененное положение по премированию будет введено в действие с 1 апреля. Но на деле премию работникам уже с января месяца платим меньше из-за низкого плана по труду.

Выполнение задания по экономии электроэнергии иногда доходит до абсурда. Приезжаем на околотки, например, одиннадцатый на ст. Силинка. Идет снегоборьба, стрелки оборудованы пневмообдувкой, а путейцы работают вручную. Спрашиваем, почему не включена пневмообдувка — экономят электроэнергию.

У нас из 16 околотков на 11 установлены электрототлы. Для того чтобы сэкономить, уменьшают мощность до возможного минимума. Приобрели мы туда электрический водонагреватель. Не то чтобы руки помыть горячей водой, отопление в целях экономии электроэнергии отключают, потому что за перерасход электроэнергии высчитывают из зарплаты (конечно, по личному заявлению). Я понимаю, что необходимо экономить, но ведь не за счет здоровья работника. Ему нужны теплая светлая табельная, сухая спецодежда,

горячий чай в обед, работающая пневмообдувка в период снегопада.

Людмила УТКИНА,
председатель профкома
Хабаровского регионального
центра связи:

— Год назад мы вышли из состава дороги. И мы не одни ушли в вертикальную структуру. Вследствие этого потерялись некоторые связи с отделениями. У нас есть предложение — создать какой-то информационный банк вакансий и предложений. Ведь люди, которые уже работали на железной дороге, легче адаптируются в новом железнодорожном коллективе. Хотелось бы, чтобы начальник кадров не обзванивал все подряд линейные предприятия, предлагая наших высвобождаемых работников или тех, кто не может продолжить работу, связанную с движением поездов по медицинским показаниям, не узнавал в локомотивном депо о возможных высвобождаемых слесарях и машинистах, которые могли бы работать у нас монтерами. Пусть это будет сайт или какой-то контактный телефон в управлении дороги, куда можно обратиться. А может быть, есть прогноз о каких-то востребованных специальностях в ближайшем будущем в рамках дороги, и стоит подумать о переподготовке кадров в наших учебных центрах.

Евгений ЩЕРБАКОВ,
председатель профкома
строительно-монтажного
треста № 16:



— Режим неполного рабочего времени для АУП и рабочих повременщиков был введен с 20 января 2009 года сроком на три месяца — 24 часа в неделю. Затем последовал приказ о продлении режима неполного рабочего времени на второй квартал 2009 года, мотивируя неполной загрузкой ОАО «РЖДстрой» в первом полугодии. Письмом в адрес генерального директора общества 03.02.09 № 120 профкомом было мотивированно показано, что наши объемы остались на уровне прошлого года (план первого квартала составлял 117% к уровню прошлого года). Мы обратились с просьбой отменить режим неполного рабочего времени, но администрация в то время на это не пошла. Только по результатам работы за первый квартал и с загрузкой строительно-монтажных поездов на второй квартал было решено не применять режим неполного рабочего времени, и он был отменен приказами управляющего. Этим мы сохранили от сокращения весомую часть коллектива, которая отказалась работать в режиме неполной рабочей недели во втором квартале.

Евгений ТИМОФЕЕВ,
председатель профкома
Уссурийского локомотивного
депо:

— Одним из путей сокращения расходов я считаю сокращение расходов на командировки. Это касается выездов



на курсы, отчеты, семинары. Только с начала года количество командировочных дней составило более трехсот. При этом отсутствующих работников кто-то замещает, их обязанности выполняют другие, увеличивается начисление заработной платы.

Особого внимания заслуживает реабилитация машинистов. Чтобы выполнить план по реабилитации (20 человек в месяц), мы вынуждены направлять туда всех подряд. Я понимаю, что надо заполнять «Экспресс», но не такой же ценой! А послерейсовые обследования? Это тоже деньги.

Много еще у нас на дороге нарушений Трудового кодекса, особенно в вопросах борьбы с хищениями. Я не защищаю тех, кто совершает правонарушение, с ними необходимо бороться, только делать следует все по закону. Ведь в противном случае страдает коллектив. Восстановили у нас в депо уволенных, а депо лишилось приличных денег при этом.

Светлана РАДЧЕНКО,
председатель вагонного
эксплуатационного депо
Тында:

— В данное время 8 работников нашего депо посланы в командировку для работы в депо Партизанск. Мало того, что из за этого у нас перерасход по командировочным затратам, так почему-то и остальные все затраты остались в нашем депо — заработная плата по среднему выплачивается в нашем депо. И при этом остальным работникам приходится брать дни без содержания, чтобы перекрывать эти расходы.

Наталья ЛЯМИНА,
председатель филиала
дорпрофсожа на
Владивостокском отделении
дороги:

— Владивостокским филиалом дорпрофсожа организован систематический мониторинг социально-экономической ситуации с проведением разъяснительной работы, в т. ч. с выездом в трудовые коллективы, консультационная работа, проверки правовой и технической инспекций по соблюдению требований трудового законодательства и коллективных договоров при проведении антикризисных мероприятий. На встречах в трудовых коллективах мы стараемся в доступной форме объяснить каждому работнику, что отказ от практики применения так называемых «административных отпусков» совершенно очевидно повлечет за собой массовое сокращение со всеми вытекающими последствиями: потерей рабочих мест, усилением рабочей нагрузки, созданием конфликтных ситуаций и другими.

Однако применение непопулярных мер, учитывая их продолжительность, усиливает социальную напряженность в коллективах в связи с реальным снижением заработной платы работников. Ведь заработная плата является главным признаком достойного труда и долж-

на обеспечивать работнику и его семье рациональное потребление, накопление и финансовую стабильность.

В поле социальной незащищенности на сегодняшний день, по нашему мнению, в большей мере находятся работники, оформившие долгосрочные жилищные ипотечные кредиты, а это в основном молодежь, ветераны и работники предпенсионного возраста, одинокие матери и работники, имеющие многодетные семьи. Хочу предложить не применять антикризисных мер в части сокращения рабочего времени и предоставления отпусков без сохранения заработной платы одиноким матерям и работникам, имеющим многодетные семьи.

Геннадий ЖИЛИЦКИЙ,
машинист-инструктор
локомотивного депо
Хабаровск-2:



— Хочу остановиться на таких вопросах, как положение дел с использованием маневрового парка тепловозов. Маневровые локомотивы, работающие на станциях Амур и Приамурская, используются крайне неудовлетворительно. Так резервный пробег данных тепловозов составляет иногда от 60 до 100 км в смену. Едут от ст. Приамурская до ст. Волочаевка и обратно иногда по несколько раз в смену только для того, чтобы убрать или поставить тормозные башмаки в поезде, который бросают или поднимают. За 20 дней апреля таких случаев было семь с общим резервным пробегом 415 км. Вот и давайте вывод об эффективности использования тепловоза.

Неэффективно используются тепловозы на ст. Красная Речка. С введением нового ТРА станции Красная Речка и на Николо-Александровской ветке скорость следования по всем путям снижена до 15 км/час. Уменьшилась выполняемая работа на 15—20%, увеличился расход дизельного топлива на 30—35%. Неужели необходимо шестой дистанции пути выдать особое требование по приведению данного пути в нормальное состояние.

С передачей склада топлива в подчинение НХ планировалось в 2009 году провести реконструкцию склада, но в связи с кризисом отложили это мероприятие на неопределенный срок. Проблема состоит в том, что снабжение тепловозов происходит горячим топливом, температура которого достигает 75 градусов в топливопроводе на заправочной складке топлива. Я лично мерил кельвином, есть такой прибор проверки температуры. Недолгов на каждую тонну снабженного дизельного топлива достигает от 30 до 50 литров, и в среднем депо теряет в месяц 20 тонн не сэкономленного дизельного топлива, а это потери локомотивной бригады, ее премии и т. д.

Эдуард КРАВЕЦ, председатель профкома
Дирекции по
ремонту пути:

— Разделение текущего содержания пути и капитального ремонта дало

свои результаты (каждый занимается и отвечает за свое дело, выиграло качество производства работ). Но мы как коллектив дирекции ушли в подчинение ЦДРП (штат которого составляет более 200 человек). Процесс становления ЦДРП идет уже без малого год, а мы сразу почувствовали целый ряд проблем. По результатам экономического соревнования раньше дирекция получала вторые, третьи места по сети, а в составе ЦДРП за год мы получили призовое место только один раз — в четвертом квартале.

То же самое можно сказать по наградам: квоты для ДВ ДРП резко упали. Хуже стало с приобретением путевок на санаторно-курортное лечение, оплатой обучения студентов и подготовкой машинистов. Многие другие вопросы дорогой решались оперативно, — мы ей были нужны. Например, ЦДРП не рассчиталось с подрядными организациями РУСТЭК, ДВГСК выполнившими работы по титулу ЦДРП, которые из-за этого до настоящего времени не могут в полной мере рассчитаться по заработной плате со своими работниками. До создания ЦДРП такого не было. На сегодня задолженность ДВ ДРП перед фирмой «Бизнес-Алекс «РЖД» составляет более 4 млн рублей. Это сторожа, уборщицы производственных помещений. Данный персонал является отнюдь не высокооплачиваемым, средняя заработная плата составляет порядка 5—7 тысяч рублей в месяц, кроме того, более половины работников аутсорсинговой фирмы — это бывшие работники ОАО «РЖД», которым были гарантированы их права. Не нужно забывать, что у этих людей имеются семьи. А также появилась задолженность по оплате за коммунальные услуги и банковские кредиты.

Виктор СВЕРКУНОВ,
председатель филиала
дорпрофсожа на Тындинском
отделении дороги:

— Однако в ходе проводимых проверок правовой инспекцией труда были выявлены и выявляются отдельные нарушения Трудового кодекса. Например, в Верхнезейской дистанции пути работнику Дильману не была своевременно выплачена заработная плата за время дополнительного отпуска. После выдачи представления правового инспектора заработная плата (22 тыс. рублей) была выплачена сразу же. Были выявлены случаи несвоевременной выплаты отпускных при уходе в отпуск. Так, например, в Юкталинской дистанции пути работником Смирнову, Габышеву и другим выплата отпускных была произведена спустя 2-3 дня после ухода в отпуск. Несвоевременно была произведена выплата всех денежных сумм работникам дистанции при расторжении трудового договора. Так, Мутина была уволена 26 января, выплата произведена 10 февраля; Верхотуров уволен 22 января, выплата произведена 29 января, Остапенко уволился 11 января, деньги перечислены на счет 19 января.

Правовой инспекцией труда за истекший период проведены 11 проверок соблюдения трудового законодательства, выявлены 63 нарушения, отменен 1 приказ. За истекший период года возвращено недоплаченных денежных сумм членам профсоюза в размере 37 тысяч 300 рублей.

Периодически как в устной, так и в письменной форме в профкомы филиала дорпрофсожа обращаются члены профсоюза за помощью по защите своих законных прав и интересов. Всего за истекший период в филиал официально на прием обратились 45 членов профсоюза за юридическими консультациями, из них были три коллективных обращения, три — в письменном виде.

ПАМЯТИ ПАВШИХ — ПОБЕДА ДЕДА — ВО СЛАВУ ЖИВЫХ — МОЯ ПОБЕДА

В июле 2008 года по инициативе Дорожного совета ветеранов совместным решением руководства Дальневосточной железной дороги и дорпрофсожа был объявлен дорожный смотр-конкурс, посвященный 65-летию Победы в Великой Отечественной войне, результаты которого будут подведены в апреле 2010 года. Мероприятие это было задумано с вполне конкретными целями — пропаганда исторического наследия героических и трудовых подвигов дальневосточных железнодорожников в страшные, но великие военные годы, активизация военно-патриотического воспитания молодежи, особое внимание уделяется обеспечению социальной и правовой поддержки ветеранов.

— Несмотря на то, что мы и до этого всегда помогали нашим ветеранам, объявление данного конкурса дало новый толчок, новый стимул к еще более активной деятельности, — признается член президиума совета ветеранов войны и труда аппарата управления дороги Ольга Шолкова. — Так, сейчас, не без помощи руководства дороги, которое выделило значительную сумму, мы проводим обследование жилищных условий 38 одиноких тружеников тыла и 15 участников войны с целью выявления необходимости в ремонте. А вот Любови Яковлевне Телепиной, участвовавшей в боевых действиях с сентября 1942-го по август 1945-го, награжденной орденом Великой Отечественной войны и медалью «За победу над фашистской Германией», мы будем менять кухонную плиту на новую, современную. Самостоятельно, на

свои средства, ветеран этого сделать, конечно же, не сможет.

Также наша организация тщательно следит, чтобы ветераны Великой Отечественной войны не нуждались в лекарствах, имели возможность приобрести путевки для оздоровления в санаториях-профилакториях. Оказываем адресную социальную помощь вдовам погибших и умерших участников войны. На дому обязательно будут посещены и все ветераны, которые по состоянию здоровья не смогут посетить торжественные мероприятия, посвященные 64-й годовщине Победы. Помимо поздравлений, им будут вручены приличные продуктовые наборы, что также является, пусть и небольшим, но таким нужным подспорьем для пенсионеров.

Как уже отмечалось выше, ветеранская организация аппарата управления старается направить и внимание молодежи на события тех далеких лет. Так, например, ветераны в течение многих лет тесно сотрудничают с учительским составом, а также с ребятами из подшефной им школы № 35, на базе которой был создан Музей боевой славы. Стараниями серьезных, основательных поисковых работ школьников под руководством старших товарищей, экспозиции музея постоянно пополняются. Причем, по словам Ольги Викторовны, у ребят действительно загораются глаза, они с удовольствием участвуют в работе, тем более что у многих дедушки и бабушки, да и просто родственники, прошли в то жестокое время свою школу жизни, самоотверженно помогая Родине.

Помимо школьников, ветераны успешно проводят работу со студентами железнодорожных учебных заведений. Недавно была проведена студенческая научно-практическая конференция «Памяти павших — во славу живых», посвященная Дню Победы, в которой, кроме студентов Хабаровского техникума железнодорожного транспорта, принимали участие представители отраслевых служб управления Дальневосточной железной дороги, члены дорожного и управленческого советов ветеранов и ветераны отраслевых служб, представители совета ветеранов Центрального округа Хабаровска, а также бывшие курсанты школы военных техников, которые в годы Великой Отечественной обучались в техникуме.

Студентами-железнодорожниками на конференции были зачитаны доклады на темы: «Дальневосточная железная дорога перед войной и в годы Великой Отечественной войны», «Школа военных техников в годы Великой Отечественной войны», «Их именами названы станции ДВЖД», «События на озере Хасан и история ДВЖД».

Ребята, которые провели достаточно тщательную работу, углубившись в свои темы, не могли не заслужить искренней эмоции ветеранов, собравшихся в зале. Некоторые доклады даже вызвали слезы, как в известной песне «радость со слезами на глазах...», но и они вскоре высохли, когда ветераны вальсировали под песни военных лет.

Юлия ВОЛКОВА



Во Владивостоке на улицах города уже несколько дней раздают георгиевские ленточки. В нашем автомобильном городе их с удовольствием привязывают к антеннам машин, женщины носят на ремнях своих весенних сумочек. Почувствовать себя причастным к Великой Победе может каждый, взяв в руки оранжево-черную ленточку.

Георгиевский крест, символ солдатского мужества, был упразднен после революции 1917 года, но память в народе о нем осталась. В 90-х годах прошлого века орден Святого Георгия был восстановлен, им снова награждают самых достойных, поэтому, видимо, черно-оранжевые цвета георгиевской ленты прочно связаны в нашем сознании с Победой.

Мой дед Леонтий Прокопьевич Авдеев 1906 года рождения (на снимке слева) прошел всю войну — с 1941 по 1945 годы, вернулся домой в родной разрушенный Тамбов с Победой, в орденах и медалях. Вернулся к могиле жены и младшего сына, погибших под бомбежками, к руинам родного завода. После Победы восстанавливал завод, поднимал двух своих старших детей, дождался внуков и очень не любил рассказывать мне «про войну».

Георгиевскую ленточку я сегодня получила у улыбчивой девушки-волонтера на улице, прикрепил ее к куртке, потому что горжусь тем, что Победа деда — наша Победа.

Инна СЕМИНА,

правовой инспектор труда профсоюза филиала дорпрофсожа на Владивостокском отделении

СОВЕТ ВETERАНОВ ДЕЛИТСЯ ОПЫТОМ



Ветераны Уссурийского локомотиворемонтного завода недавно встречали гостей. Председатели первичных ветеранских организаций Уссурийского городского округа перенимали опыт работы.

Председатель совета ветеранов Нелли Игнатьевна Назаренко и заведующий музеем Уссурийского ЛРЗ Николай Петрович Тимохов познакомили гостей с историей завода и экспозициями заводского музея, созданного в 1978 году по инициативе ветеранской организации. После чего на семинарском занятии, состоявшемся в клубе ветеранов завода «Надежда», Нелли Игнатьевна рассказа-

ла о принципах работы совета ветеранов и о том, что нужно для успешной работы ветеранской организации.

О взаимодействии совета ветеранов с профсоюзами поделилась председатель цехового комитета ветеранской организации Виктория Ивановна Невдахина, а член совета ветеранов Маргарита Владиславовна Чуйкова рассказала о проводимых ветеранами культурно-массовых мероприятиях и о работе с молодежью.

В работе семинара принял участие Андрей Юрьевич Мингалёв — юрист депутата Законодательного собрания по 10 избирательному округу Валерия

Владимировича Кана. Андрей Юрьевич пригласил всех желающих жителей слободы посетить общественную приемную депутата, располагающуюся в Доме культуры «Дружба». Причем он особо отметил, что консультации проводятся бесплатно.

По окончании семинара в банкетном зале ДК «Дружба» для гостей было организовано чаепитие, где с концертной программой выступил хор ветеранов Уссурийского ЛРЗ.

Гости дали высокую оценку деятельности совета ветеранов Уссурийского ЛРЗ, а председатель городского совета ветеранов Александр Викторович Курликов подарил ветеранам завода книгу «Краснознаменный Дальневосточный военный округ».

С целью более детального ознакомления с деятельностью ветеранской организации Уссурийского ЛРЗ ряд председателей первичных ветеранских организаций УГО выразили желание еще раз посетить заводской совет ветеранов. В их числе были председатель ветеранской организации правоохранительных органов Геннадий Николаевич Медведев, председатель совета ветеранов локомотивного депо Галина Михайловна Петлевская и председатель ветеранской организации медиков УГО Татьяна Прокофьевна Обухова.

Роман ВИНУКОВ

ПОЧЕТНЫЕ ВETERАНЫ

Рассмотрев представления дорожной комиссии по присвоению звания «Почетный ветеран Дальневосточной железной дороги» в соответствии с действующим на дороге положением, руководство дороги и президиум дорпрофсожа постановили присвоить звание «Почетный ветеран Дальневосточной железной дороги» бывшим работникам дороги:

- ВАКУЛЮКУ Александру Алексеевичу — бывшему работнику шестой Хабаровской дистанции пути;
- ГАЛЕНКО Николаю Георгиевичу — бывшему работнику железнодорожной станции Вяземская;
- ГЕРАСИНОЙ Анне Федоровне — бывшему работнику эксплуатационного вагонного депо Комсомольск;
- ГЛАДУНУ Анатолию Михайловичу — бывшему работнику аппарата Владивостокского отделения дороги;
- ГРИГОРЕНКО Григорию Федоровичу — бывшему работнику аппарата Владивостокского отделения дороги;
- ГРОШЕНКО Валентине Ивановне — бывшему работнику Бикинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- ЕРМАКУ Виктору Галактионовичу — бывшему работнику аппарата Владивостокского отделения дороги;
- ЕРОХИНУ Евдокиму Петровичу — бывшему работнику локомотивного депо Комсомольск;
- КАМЕНСКОЙ Тамаре Григорьевне — бывшему работнику аппарата Владивостокского отделения дороги (Уссурийск);
- КУЗНЕЦОВУ Николаю Егоровичу — бывшему работнику Биробиджанской дистанции пути;
- КУЛАКОВОЙ Марии Яковлевне — бывшему работнику эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;
- КУХАРЧУКУ Александру Александровичу — бывшему работнику Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- НИКИТИНОЙ Вере Николаевне — бывшему работнику станции Облучье;
- РУДЕНКО Капитолине Карповне — бывшему работнику аппарата управления дороги;
- СЕМЕНОВУ Василию Ивановичу — бывшему работнику Облученской дистанции пути;
- УСИКУ Виктору Сергеевичу — бывшему работнику локомотивного депо Уссурийск;
- ФИЛИПЕНКО Владимиру Прокопьевичу — бывшему работнику локомотивного депо Облучье;
- ШИФРИНУ Борису Зиновьевичу — бывшему работнику аппарата Владивостокского отделения дороги;
- ЯХУДИНОЙ Юлии Владимировне — бывшему работнику аппарата Владивостокского отделения дороги.

ДОБРЫЕ СЛОВА О НАШЕМ ВETERАНЕ

Уссурийская дистанция электроснабжения была создана в 1956 году. Великая Отечественная война к тому времени уже давно закончилась, но бывшие фронтовики трудились и в нашей дистанции.

К 60-летию Великой Победы в дистанции установили памятный стенд «Они сражались за Родину». Мы старались восстановить имена всех участников войны, кто в разные годы трудился в наших подразделениях на станциях Спасск-Дальний, Сибирцево, Гродеково, Приморская, Хасан, Уссурийск. На этом стенде начертаны имена и фамилии 36 бывших фронтовиков. 35 человек уже, к сожалению, ушли от нас в мир иной. На сегодняшний день в живых остался только один фронтовик — бывший работник дистанции Петр Антонович Орешко.

Родился Петр Антонович в селе Лучки Хорольского района Приморского края 22 марта 1925 года. В 1942 году, после окончания ФЗО, получил профессию плотника и был направлен работать на Дальзавод во Владивостоке. А как только исполнилось ему 18 лет, ушел защищать Родину. Было это в 1943 году.

Служить попал в десантные войска. Как пишет сам в своих воспоминаниях, «я был молодой, неженатый, любимой и той не было. Может быть, поэтому смерти не боялся. Забрасывали нас в тыл противника только ночью. Десантник в воздухе беззащитен от пуль врага, а в сумке у десантника взрывчатка, детонаторы, бикфордов шнур. И это самое опасное. Один только выход — гасить полуклопа парашюта, чтобы поскорее до земли добраться».



Вдобавок ко всему Петр Антонович был сапером, ходил в разведку с миноискателем, минировал, разминировал, делал проходы на минных полях. Был контужен. За свою смелость он награжден орденом Отечественной войны, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За взятие Вены», «За победу над Германией», юбилейными медалями. Освобождал наш солдат

Венгрию, Австрию, Чехословакию. В Чехословакии и закончилась для него война. Война-то закончилась, а служба в армии — нет. Служить пришлось еще долго, несмотря на контузию и частичную потерю слуха и зрения. Сначала два года в Венгрии служил, потом их воинскую часть перевели в Псковскую область.

Только в 1950 году вернулся Петр Антонович на станцию Манзовка

(ныне Сибирцево) и, по совету родственника, стал устраиваться на работу кочегаром на электростанцию. С трудом прошел медицинскую комиссию по слуху и зрению. В то время электростанция вырабатывала электроэнергию, и кочегарам приходилось для четырех локомотивов выгружать за смену вручную 12 тонн угля. А когда перестали на электростанции вырабатывать электроэнергию и необходимость в кочегарах отпала, освоил Петр Антонович работу электромонтера.

Ветеран пишет в своих воспоминаниях: «Когда много проработаешь, появляется опыт, и работать становится легко. Быстро повреждения устраняешь, знаешь свои линии электропередач, откуда и как подключены». А со временем Петр Антонович стал электромехаником работать, пришлось воздушные линии электроснабжения строить, оборудование монтировать. Котлованы под опоры тогда рыли вручную, опоры тоже вручную устанавливали при помощи багров. До сих пор помнит Петр Антонович, как нужно проводить инструктаж по технике безопасности: «На опоре всегда нужно поясом закрепиться, на когтях стоять твердо, под работающим на опоре находиться нельзя...»

Не одной работой жив человек. Создал Петр Антонович в Сибирцево семью, родился сын, сейчас уже внуки выросли. И по сей день проживает наш ветеран на станции Сибирцево, несколько лет тому назад получил благоустроенную квартиру. Овдовел, живет один, но рядом есть родственники, сын и внуки навещают. В 2007 году понадобилось Петру

Антоновичу заменить кардиостимулятор, у предыдущего ресурс закончился. А без него сердце ветерана билось все медленнее. Краевые медики поставили Петра Антоновича на очередь, чтобы бесплатно прооперировать, да только номер очереди был четырехзначный. А как альтернативу предложили поездку на операцию в Новосибирск или две с половиной тысячи долларов заплатить за внеочередную операцию. Пришлось нашему профсоюзному комитету вмешаться, звонили во все колокола, до вице-губернатора Приморского края дошли. Добились, пригласили Петра Антоновича на внеочередную операцию, сделали ее, конечно же, бесплатно.

И вновь Петр Антонович, слава богу, полон сил и энергии. Отдохнул в санатории-профилактории «Экспресс», в гости к сыну в город Партизанск без посторонней помощи добирается. Очень надеется ко Дню Победы получить как участник войны автомобиль. Ведет по этому поводу обширную переписку с чиновниками. Волнуют его ветеранские дела, бытовые проблемы, не забывает своих коллег на электростанции. Помнит все и всех, охотно откликается на просьбу поделиться своими воспоминаниями.

Коллектив Уссурийской дистанции электроснабжения сердечно поздравляет Петра Антоновича Орешко с приближающимся праздником Победы. Желаем здоровья, бодрости, долголетия. Спасибо за все, что вы для нас совершили!

Татьяна БУРЯК,
председатель ППО Уссурийской
дистанции электроснабжения

ПОБЕДА КОВАЛАСЬ И НА ТАЕЖНЫХ ПЕРЕГОНАХ

Последний день 1942 года подошел к концу. Путьцы закончили смену и в семь часов вечера ушли в казарму готовиться к новогоднему празднику. Бригадир, кавалер ордена Ленина Андрей Иванович Терещук, еще раз решил обойти обслуживаемый участок пути. Его мысли были заняты Западным фронтом. Там, под Москвой, воевали его сыновья. Как они там? На третьего сына он уже успел получить похоронку от командира 422-й стрелковой дивизии генерала И. К. Морозова, дивизия вела тяжелые бои под Сталинградом. Генерал прислал отцу боевой орден Красной Звезды и две медали «За отвагу», которыми был награжден рядовой Иван Андреевич Терещук. В Комсомольском паровозном депо работал машинистом сын Андрея Ивановича — Александр, а слесарем — дочь Люба.

Внимательно осматривая в морозной мгле рельсы, Терещук двигался по направлению к казарме. Вдруг, Андрей Иванович не поверил своим глазам, он увидел лопнувший рельс. Не просто лопнувший, а развалившийся на куски под прошедшим недавно грузовым поездом, где старшим машинистом был кавалер ордена Ленина Козьма Андреевич Попов. Состав был тяжелый — наливной.

«Скоро по этому участку проследует тяжеловесный наливной поезд со

светлыми нефтепродуктами, — подумал он. — Сам с бедой не справлюсь! Надо срочно вызывать подмогу».

Не медля ни секунды, он принял экстренные меры — оградил опасное место сигналами и одновременно начал подавать звуковой сигнал общей тревоги, вызывая рабочих своей бригады. Помощь подоспела — рельс был изъят, на его место уложен исправный. Вскоре мимо промчался «наливной»...

— Дорога в ту пору была рассчитана на пропуск 6-7 пар поездов в сутки. Но фронт требовал больше, — вспоминал Андрей Иванович. — Фактически проходили 20—25 поездов, а порой и больше. Так что бригаде путейцев приходилось работать сутками — днем и ночью, в дождь и в стужу. Не помню случая, чтобы по вине путейцев на нашем околотеке задерживались фронтальные поезда.

Однажды, в марте 1943 года, Андрей Иванович задержал японского диверсанта, который пытался взорвать железнодорожный мост через реку Эльбан. За этот подвиг он был награжден медалью «За отвагу».

А. И. Терещук родился в 1901 году в Киевской губернии в большой крестьянской семье. В 1908 году его отец переехал в Приморский край. Подростком в 1917 году он поступил работать рабочим пути на ст. Ласточка, а уже летом 1917 года

состоял в рядах Красной армии — воевал на Уссурийском фронте. После оккупации Приморья и Приамурья интервентами ушел в партизанский отряд Бойко-Павлова. Затем в составе 5-го революционного полка НРА ДВР принимал участие в боях против интервентов под Волочаевкой, Хабаровском, Шмаковкой, Спасском, Владивостоком. За проявленное мужество и храбрость из рук главного НРА ДВР армии В. К. Блюхера получил орден Красного Знамени. Только в 1926 году возвратился он в родной околотеке. Работал путейцем, бригадиром, старшим мастером образцового околотека на Дальневосточной железной дороге. В 1939 году был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В августе 1940 года он одним из первых путейцев Бикинской дистанции выразил желание со своей большой семьей поехать на трудный участок железной дороги. В Болонской дистанции пути его приняли бригадиром путевой бригады. По причине инвалидности ему пришлось с оружием в руках защищать Родину, хотя он завалил военкомат заявлениями о призыве его добровольцем в РККА. Но, как и все железнодорожники, он помогал фронту тем, что обеспечивал безопасное и бесперебойное движение фронтальных поездов на вверенном его бригаде участке пути.

Старший сын Терещука Геннадий в 1941 году был призван на фронт. Героически воевал под Москвой, участвовал в Сталинградской битве. Погиб в апреле 1945 года в Берлине. Младшие дети — Виктор, Александр, Нина — подростками в военные годы трудились в паровозном депо. А самые юные — Ольга и Любовь — работали с отцом на путях.

Делать это в то время было нелегко. Шпалы с лесозаводов не поступали, их приходилось заготавливать в лесу силами своей бригады. С большими трудностями доставляли они шпалы из тайги к железнодорожной линии. Затем их укладывали там, где они были особенно нужны для обеспечения нормального движения поездов.

Ежемесячный план заготовки шпал был установлен в количестве 150 штук. Терещук, как правило, выполнял задание на 150—180 процентов. Начальник дороги награждал Андрея Ивановича именными часами, а товарищи по бригаде получили денежные премии.

За время войны на его участке не было ни одного случая брака в работе при хорошей балльности пути. Готовясь к зиме, он организовывал починку валенок для путевых бригад околотека и дистанции пути. За четыре военных года он подписался на денежно-вещевые лотереи на

сумму более 10 тысяч рублей, сдал в Фонд обороны 20 тысяч рублей, 5 тонн мяса, 20 тонн картофеля, изготовил для армии 300 пар охотничьих лыж, 20 пар зимней обуви — собачьих унтов. За труд в годы войны А. И. Терещук был награжден орденом «Знак Почета» и медалями «За трудовую доблесть», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», двух знаков «Ударнику сталинского призыва» и трех «Отличных путевцев». За долготный и безупречный труд на железнодорожном транспорте Андрей Иванович в 1948 году был награжден медалью «За трудовое отличие», в 1953 году — орденом Ленина, а в 1958 году удостоен нагрудного знака «Почетному железнодорожнику», а также знака «25 лет Комсомольску-на-Амуре».

Вспоминая военные годы, он рассказывал о самоотверженном и доблестном труде путейцев на таежных перегонах.

— Работали мы на путях Комсомольской магистрали в трудные военные годы, — вспоминал А. И. Терещук, — теми орудиями труда, что и в начале века — вручную. Скажу прямо — это был адский труд. Но путейцы работали самоотверженно. Поезда шли строго по графику.

Владимир ЗУЕВ

Я ГОРЖУСЬ, ЧТО ЯВЛЯЮСЬ ТРУЖЕНИКОМ ТЫЛА

Моя трудовая биография началась сразу после окончания школы в 1942 году, когда весь наш класс в возрасте от 16 до 18 лет был направлен на четырехмесячные курсы подготовки путевых рабочих. Обучение шло на базе ФЗУ № 7 во Владивостоке.

В течение четырех месяцев, изучая теоретический материал, мы тщательно готовились к производственной деятельности, практически работая всю вторую половину дня на путях станции Первая Речка и перегона Первая Речка—Вторая Речка.

В ноябре 1942 года, сдав пробные работы на «отлично» и получив специальность «путеец первого раз-

ряда», я был направлен на работу в Уссурийскую дистанцию пути. Однако перед железной дорогой в тот нелегкий период стояла важная задача: усиление локомотивных бригад, осуществляющих перевозки в условиях военного времени. В результате через два месяца меня направили в локомотивное депо Уссурийск, где я после дополнительного обучения освоил нелегкий труд кочегара паровоза. А в июле 1943 года — стал работать уже помощником машиниста на закрепленном за бригадой пассажирском паровозе СУ-212-19.

В это время в локомотивных депо всей сети широко распространяли

лунинский метод ухода за паровозами, когда локомотивные бригады закреплялись за каждым паровозом индивидуально, при этом выполняя промысловые ремонты вместе со слесарями комплексных бригад. А иногда и вовсе своими силами. Все это в конечном итоге позволило в годы войны обеспечить необходимые объемы перевозок исправным локомотивным парком.

И как было приятно, когда мой тяжелый труд в сложнейших условиях военного времени был по достоинству оценен министром путей сообщения Л. М. Кагановичем в декабре 1944 года, а за отличную работу мое

имя было занесено в Книгу Почета «Подарки Матери-Родине»!

Мы, тогда еще молодые, делали все возможное, что касалось вопросов экономии топлива. Вспоминаю, какая ответственность легла на наши плечи, когда бригада нашего паровоза была привлечена для вождения литерных поездов. Из множества поездов особенно вспоминается время, когда мы перевозили военачальников, среди которых был Герой Советского Союза маршал Кирилл Афанасьевич Мерецков.

Когда закончилась война с Японией, нашей бригаде было поручено везти поезд с командным соста-

вом управления дороги, который был направлен для работы в Харбине. Он был сформирован из пассажирских вагонов. Тем не менее впереди нашего состава шел бронепоезд, которым, помню, управлял военный машинист Мищихин (кстати, впоследствии представленный к званию Героя Социалистического Труда).

Однажды, перед станцией Муданьцзян, группа вооруженных японцев, переходивших вброд реку, неожиданно открыла огонь по нашему составу. Так получилось, что уже по окончании войны, мы получили свое первое боевое крещение.

Ценой невероятного напряжения душевных и физических сил мы стремились полноценно заменить товарищей, ушедших на фронт, работая в две силы — за себя и за него. В том, что фронт своевременно и в достатке получал оружие, боеприпасы, продовольствие и обмундирование, несомненная заслуга тружеников тыла. И я горжусь, что им являюсь!

Василий Григорьевич МИХАЙЛОВ

ВО ИМЯ ЖИЗНИ НА ЗЕМЛЕ

Мою семью война не обошла стороной. Я вырос в многодетной семье. У родителей было восемь детей, из них шесть сыновей и две дочери. Отец и два его брата, Иван и Николай, погибли на войне. Мой старший брат пришел с фронта инвалидом после ранения. Меня, семнадцатилетнего, в 1944 году призвали на фронт. После десятидневной подготовки в воинском лагере «Черемушки», расположенном в пригороде Омска, нас, новобранцев, ночью посадили в воинский эшелон, состоящий из 32-осных деревянных вагонов, и повезли на войну с фашистской Германией.

На подходе поезда к передовой линии фронта наш эшелон разбомбил вражеский самолет. Был серьезно поврежден паровоз и два передние вагона. По тревоге нас срочно вывели из вагонов, повели на пополнение воинских частей. На опушке леса построили в одну большую шеренгу. Вскоре в сопровождении четырех офицеров к нам подъехал на белом коне командующий вторым Белорусским фронтом маршал Советского Союза Константин Рокоссовский. Он поздравил нас с прибытием, спросил, есть ли жалобы или просьбы, затем переговорил с офицером, который сопровождал призывников, попрощался и уехал.

Нас распределили по воинским подразделениям. Я был направлен в 234-й Гвардейский стрелковый полк в качестве связиста-минометчика батальонного 82-миллиметрового миномета. Это было в местечке, расположенном недалеко от города Бреста. Сразу же, еще не вооруженных, не обстрелянных атаковали немецкие мотоциклисты. Бой приняли и отбили атаку старослужащие, а не мы.

Иногда меня спрашивают: «Было ли страшно на войне?» Скажу честно, да было страшно. Тот, кто говорит, что ему было не страшно, врет или не имеет никакого представления о войне. Только не надо путать страх с трусостью. Вместе со страхом всегда должна присутствовать смелость. Трусливый солдат — плохой воин. Всегда надо помнить, что если ты не убьешь врага, то он убьет тебя. А фашисты преследовали цель захватить новые земли, поработить и подчинить себе Россию, русский народ. Они шли проливать кровь, убивать всех на



своем пути. Наши же солдаты защищали свою Родину, то место, где они родились.

Много испытаний выпало на наше поколение как на войне, так и в тылу. Жуткий вой и взрывы бомб, гул стрельбы из орудий, минометов, пулеметов, лязг и выстрелы танков, разрывы гранат, кровь и смерть на поле боя, трупы погибших и стоны раненых. Это все я знаю не по книгам, а видел и испытал на себе.

Оставшиеся в тылу по брони мужчины вместе с женщинами, стариками и детьми дни и ночи трудились на заводах, фабриках, транспорте, в сельском хозяйстве — голодные и изможденные — отдавали все для победы над врагом.

На моем пути было много кровавых сражений с фашистами, в которых принимал непосредственное участие и я. Больно о них вспоминать, но, к сожалению, приходится. Так, например, шла подготовка нашего Гвардейского полка к броске через реку Висла в Польшу. Подтягивались к берегу бревна, сооружались плоты и понтоны. Прибывали все новые воинские подразделения.

Ливнем свинца гитлеровцы пытались потопить наших воинов. Но когда снарядами или минами повреждались примитивные плавсредства, бойцы не возвращались назад, у них была одна цель — достичь вражеского берега. На этой переправе много погибло наших бойцов. Там погиб и мой двоюродный брат Семен Войтович.

При форсировании Вислы принимала участие и наша минометная рота. Солдаты переправлялись на

всяких подручных средствах. Мы с напарником, например, сняли с польского сарая большие деревянные ворота, прикрепили снизу бревна и со своим вооружением первыми из роты добрались до вражеского берега. Как выяснилось потом, немцы находились на расстоянии 600—800 метров от берега. Наша рота остановилась в небольшом овраге, где мы обнаружили брошенные немецкие мины, которые в скором времени нам очень пригодились.

На том берегу впереди нас заняли позиции автоматчики и пулеметчики. Но не успели мы рассредоточиться, как гитлеровцы пошли в наступление. Наши стрелковые роты начали отходить, а нам с тяжелыми минометами отступить было некуда — позади вода.

Тогда командир роты капитан Шахов приказал: ни шагу назад, стрелять по врагу бегом, до последней мины. И мы стреляли. Сначала своими минами, а когда они закончились, перешли на немецкие. Но так как они в диаметре на один миллиметр меньше наших, то случались некоторые отклонения от цели, но результат был превосходный. Вскоре с переправы к нам подошло подкрепление, и мы не только выстояли, но и погнались немцев дальше.

В той схватке наши части понесли значительные потери. Поле боя было завалено подбитой техникой и трупами гитлеровцев. За это сражение наши минометчики были удостоены награды. Нас двоих наградили высшей солдатской наградой — орденом Славы III степени.

Впереди было еще много сра-

жений, в которых пришлось мне участвовать. Очень сложно было освобождать города. За освобождение города Торунь (Торн) в Восточной Пруссии всех воинов нашего полка поздравил и объявил благодарность Верховный главнокомандующий Советского Союза Иосиф Сталин.

В то время на фронте мы имели только проводную связь. Разрывами бомб и снарядов она часто повреждалась. Нам, связистам, не зависимо от ужасов обстрела, необходимо было восстановить ее. Берешь в одну руку провод, в другую автомат, и под ураганным огнем бежишь в поисках повреждения. Причем это происходило не только днем, но и в ночное время, да еще по незнакомой местности. А когда рота уходит, надо быстро смотать провод на катушку, чтобы не отстать от своих. Поверьте, это было сложно и опасно. Не случайно на фронте был девиз: «Хоть умри, но связь дай».

Однажды на порыв провода мы со связистом из штаба батальона бежали навстречу друг другу. Как потом выяснилось, провод был перерезан «власовцами», ожидавшими связиста. Первым они встретили штабного связиста. Захватив его, пытали, а потом зарезали. Они, наверное, не ожидали меня и собирались уходить. Я их заметил раньше и автоматной очередью снял обоих. Эти сволочи были одеты в советскую офицерскую форму. В карманах кителей было много цветных фотографий с немецкими оголенными женщинами.

Многим известно, что немецкие наземные стрелковые части имели большое преимущество перед нашими. Они были полностью механизированы, передвигались с оружием на мотоциклах и автомашинах. Наши же наземные стрелковые части, как их называют, «царица полей», сначала отступала, а затем гнала захватчиков пешком.

Нередко солдаты настолько уставали, что при передвижении в колоннах временами засыпали на ходу и люди, и лошади, а на привале солдаты буквально падали от усталости там, где придется: на землю или в снег.

Я не могу говорить о всех, но мы, ротные минометчики, всю зиму 1944-1945 годов вообще ни разу не снимали с себя даже верхнюю одежду. Если

и случалось час-другой быть на привале, в лучшем случае развяжешь на груди лямку вещмешка, чтобы легче было дышать, и в таком состоянии «отдыхаешь». Трудно в это поверить, но это правда, на привал наша рота ни разу не останавливалась в жилых помещениях.

За время нахождения на войне у меня загрубела кожа. Находясь в госпитале, долго еще снимал отмершую кожу с тела кусками. А вот от такой закалки не было у нас на фронте простудных заболеваний и вшей.

О том, как мы питались, я уже и не говорю. Тем, кто был подальше от передовой линии фронта, было очень тяжело, но легче, чем остальным. По их рассказам, у них было укрытие и даже возможность спать «Смуглянку» и «Землянку». Царице полей — пехоте было не до песен.

Свой боевой путь я закончил в марте 1945 года в Восточной Пруссии под Кенигсбергом в связи с тяжелым ранением. Полгода находился в военных госпиталях: в Бромберге, Бресте, Мелекесе Ульяновской области. Домой вернулся на костылях и сразу начал работать на железнодорожном транспорте.

В 1954 году окончил Инский техникум железнодорожного транспорта, получил специальность техника-механика вагонного хозяйства. В 1961 году заочно окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта, получил специальность инженера-электромеханика, продолжительное время работал в вагонном хозяйстве на Амурской, Забайкальской, а затем Дальневосточной железных дорогах. За заслуги перед Отечеством награжден тринадцатью государственными наградами, из них двумя орденами.

К сожалению, кое-кто сегодня стремится забыть уроки истории. Вновь поднимают голову националисты разных мастей. Можно сносить памятники, перепахать могилы, но нельзя искоренить из сознания народов память, как нельзя искоренить жизнь. И вечным залогом памяти остается подвиг русского народа во имя жизни на земле. Эта Победа — наша общая, народная победа. И каждый, живущий в России, должен гордиться этим.

Тимофей Игнатьевич РУДАК

СО СПОРТОМ ПО ЖИЗНИ

Детско-юношеский клуб физической подготовки ФСК «Локомотив» существует более пятидесяти лет. А здание, выделенное для него, было возведено и вовсе в 1937 году. Конечно же, за столь долгий срок оно весьма пообветшало. Поэтому капитальный ремонт, произведенный в 2006 году не без помощи дорпрофсожа, произошел как нельзя кстати.

Теперь это современный, укомплектованный оборудованием спортивный комплекс, где с удовольствием тренируются как местная детвора от пяти до восемнадцати лет, так и взрослые. Самые различные секции: по легкой атлетике, баскетболу, греко-римской борьбе, настольному теннису, пауэрлифтингу, танцам помогают отвлечь ребят от улицы. Это очень важно, ведь район Хабаровск-2, к сожалению, считается не совсем благополучным.

— Мы всеми силами тянем сюда детей, стараемся привлечь и увлечь, — говорит директор ДЮК Тамара Малькова. — Ведь мало того, что с юного возраста они оздоравливаются, приучаются к дисциплине, они еще и заняты, что очень важно в условиях нашего беспокойного времени. А делаем мы это всевозможными способами: проводим во время каникул так называемые дни открытых дверей, в рамках которых проходят бесплатные спортивные мероприятия. Многие ребята приходят к нам именно после них. Проводим беседы с учителями и родителями, тесно рабо-



таем со школой № 40, находящейся неподалеку. И, скажу, усилия наши не проходят даром. Заполненность секций достойна одобрения. Многие ребята, бросая одну секцию, переходят в другую, так сказать, ищут себя, но, что приятно, — в рамках клуба. Достаточно много парней, которые, достигнув восемнадцатилетия, уходят в армию, а по возвращении из нее опять возвращаются к нам. Есть и такие воспитанники, которые, отслужив в армии, возвращаются к нам, а затем отучившись в спортивных вузах, приходят работать тренерами.

Сама Тамара Ивановна — яркое подтверждение только что сказанно-

му ею же. Ведь практически всю свою жизнь она посвятила этому клубу, придя сюда еще девчонкой и вернувшись после института физической культуры.

Не так давно, лет пять назад, у сотрудников детско-юношеского клуба возникла идея организовать пришкольный лагерь для подшефной школы на своей базе. Несмотря на некоторые препятствия, идея эта все-таки воплотилась в жизнь. Теперь каждое лето ребята с утра до вечера проводят в стенах клуба, где полдня проходит в тренировках по любимому виду спорта, а остальная половина — в развлечениях. Это и

всевозможные подвижные игры, и поездки в бассейн, в боулинг-клуб...

— Весь день-то невозможно тренироваться, — улыбаясь, объясняет Тамара Ивановна.

И дети, и родители довольны, так как знают, что со спокойной душой могут доверить ребенка тренерам, где он будет под присмотром и не останется сомнительного времени для «болтания» по опасным улицам. Несмотря на то, что лето еще не близко, уже сейчас звонят мамы и папы и интересуются путевками.

Кроме того, при клубе недавно была создана группа продленного дня для двух классов школы, где после учебы дети «проветривают» уставшие головы за спортивными играми.

— Один из классов достался ну просто неуправляемый, — вспоминает Тамара Ивановна, — мы их между собой звали «кадетами» — совершенно не умели себя вести, шумели, организовать их было очень трудно. А теперь настолько приучились к дисциплине! Приходит однажды за ними их учительница, удивленно спрашивает: «А где мои?» А они тихонечко, спокойно в настольный теннис играют, не видно их и не слышно.

При такой активной и слаженной работе коллектива клуба было бы просто странно, если бы на отдельных полках не стояли всевозможные трофеи спортивных достижений воспитанников. Парни и девчонки регулярно участвуют в соревнованиях на городском и даже краевом уровне. В прошлом году,

например, баскетбольная команда заняла третье место в городских соревнованиях по стритболу среди юношей. Совсем недавно, 24 марта, заняли третье же место в соревнованиях по баскетболу на приз знаменитого тренера Владимира Анатольевича Болотова. В ежегодной летней спартакиаде среди детей работников Дальневосточной железной дороги воспитанники клуба, входя в сборную по легкой атлетике, в прошлом году, например, увезли кубок за первое место.

Успехи делают и ребята, занимающиеся пауэрлифтингом. Например, Константин Кузьменко в ноябре прошлого года, участвуя в соревнованиях по пауэрлифтингу на первенство края, выполнил норматив кандидата в мастера спорта и стал призером Хабаровского края. А Роман Петров выполнил такой же норматив несколько раньше, в апреле 2008-го. Так что опытные тренеры по праву могут гордиться своими подопечными, а те, в свою очередь, стараются отблагодарить их своими успехами.

— Несмотря на то, что мы стараемся привлечь в наш клуб как можно больше железнодорожников и их детей, — замечает директор ДЮК, — президент ОАО «РЖД», приехав к нам в очередной раз, особо акцентировал внимание на недопустимости разделения «на наших и не наших». И мы полностью с этим согласны! Так что с нетерпением ждем у себя новых воспитанников.

Юлия ВОЛКОВА

ВТОРАЯ МОЛОДОСТЬ СПОРТКОМПЛЕКСА

Не раз я убеждалась в неравнородности железнодорожников к спорту. На различных предприятиях Дальневосточной железной дороги созданы многочисленные команды по самым разным видам спорта, проводятся соревнования, спартакиады. Особенно активно поддерживается детский спорт, но и родители-железнодорожники стараются не отставать от своих чад, показывая им положительный пример на собственном опыте.

Поэтому неудивительно, что однажды работники локомотивного депо Хабаровск-2 захотели иметь на территории своего предприятия собственный спортивно-оздоровительный комплекс, где бы они могли в перерыве между работой или же после нее проводить активно отдых. Руководство пошло навстречу многочисленным просьбам работников, и в 1987 году собственными силами началась реконструкция здания, построенного в 1966-м, служившего до тех пор в качестве конференц-зала.

Буквально через год она была удачно завершена, и локомотивчики смогли проявлять себя в волейболе, настольном теннисе и других видах спорта, как говорится, не отходя от кассы. Это было поистине желанное здание, работники депо охотно стали посещать его, оно практически никогда не пустовало.

Однако со временем, несмотря

на проводимые косметические работы, помещение слегка пообветшало. Поэтому запланированный в 2007 году капитальный ремонт, который практически был завершен в феврале 2009 года, оказался весьма кстати. Новые пластиковые окна, замена полов, обновленное спортивное оборудование, наконец, декоративная отделка, — спортивно-оздоровительный комплекс получил, можно сказать, вторую молодость.

Однако закончить его полностью не удалось по ряду известных сегодня причин, а именно, дофинансирования, которое, увы, в период мирового кризиса пока невозможно. Катастрофически не хватает мебели, не совсем закончен ремонт водно-оздоровительного комплекса с мини-бассейном из-за отсутствия части оборудования.

Основная же проблема локомотивного депо в том, что предприятие до сих пор не подключено к горводоканалу, что также упирается в средства.

— Вода течет буквально коричневатая, — говорит председатель профкома Анатолий Скоков, — поэтому наш комплекс после столь глобального ремонта все-таки не может работать в полную мощность, как хотелось бы. Ведь нельзя даже душевые кабинки запустить! Но мы с оптимизмом смотрим в будущее и надеемся, что вскоре ситуация наладится.



Несмотря на временные трудности, железнодорожники уже потянулись в комплекс, соскучившись по нему за почти трехлетний перерыв. Уже состоялись первые игры по волейболу среди работников предприятия, большой популярностью пользуется бильярд, а также настольный теннис.

— Совсем скоро, несмотря на кри-

зис, мы, помимо трех уже установленных столов для настольного тенниса, поставим еще два, — делится успехами инструктор по физической культуре Анатолий Безруков, — это очень интеллигентная игра, и поклонников ее среди работников нашего предприятия хоть отбавляй.

Юлия ВОЛКОВА

УСПЕХИ ФУТБОЛЬНОГО КЛУБА

Футбольный клуб «Экспресс» (Хабаровск), представляющий Дальневосточную железную дорогу, успешно проводит матчи Кубка России по футболу среди любительских клубов в зоне «Дальний Восток».

В турнире также участвуют команды: «СКА-Энергия-2» (Хабаровск), «Лутэк-Энергия» (Лучегорск), «Портовик-Энергия» (Холмск), «ШВСМ» (Якутск), «ФК Благовещенск» (Благовещенск), «ФК Биробиджан» (Биробиджан).

Матчи проходили в Хабаровске на запасном поле стадиона им. Ленина и стадионе «Локомотив». Первую игру с якутским «ШВСМ» железнодорожники выиграли со счетом 2:0, вторую с «Лутэк-Энергия» свели вничью 0:0, в третьей одержали победу 1:0 над «ФК Биробиджан».

Очередные матчи с участием «Экспресса» состоялись в минувшие праздничные дни на стадионе «Локомотив» 1 мая играли с «ФК Благовещенск», 2 мая — с «Портовиком-Энергией» и 3 мая — со «СКА-Энергией-2». В итоге команда «Экспресс» заняла второе место, пропустив вперед лучегорцев, третье место у футболистов из Благовещенска. Награждение победителей прошло 3 мая на стадионе «Локомотив».

Служба по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги

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.mps

Редактор — Антонина ПИВНЕВА. Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа. Отпечатано в Хабаровской краевой типографии. Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31. Заказ № 2437 Тираж 4790 экз.