

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



3 февраля 2010 г.
№ 1-2 (106-107)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

НЕ БЕЗОПАСНЫЙ ТРУД

Условия труда в дирекциях и «дочках» часто не соответствуют понятию «безопасность»

На заседании президиума дорпрофсожа, состоявшемся в январе 2010 года, одним из многих рассматривался вопрос о состоянии производственного травматизма в филиалах ОАО «РЖД» и ДЗО в 2009 году.

Поводом для разговора стало тревожное положение дел с травматизмом. В целом по дороге за 2009 год при снижении уровня общего травматизма к 2008 году на 16 процентов выросло число случаев травматизма со смертельным исходом на треть.

Допущен рост травматизма в хозяйствах: пути (10 против 3, в т. ч. 2 смертельных); перевозок (2 против 0); гражданских сооружений (1 против 0); электрификации и электрооборудования (2 против 0, в т. ч. 1 смертельный), на Тындинском отделении дороги (6 против 3), в дирекциях: по управлению терминально-складским комплексом (1 против 0); по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (1 против 0).

В целях усиления проверочной работы по охране труда, недопущения случаев травмирования работников совместным распоряжением начальника дороги и председателя дорпрофсожа на дороге и в структурных подразделениях дирекций,

вышедших из состава дороги (по согласованию), в декабре прошлого года был введен особый режим по охране труда. В период особого режима работы по охране труда с 30.11. по 24.12.2009 года были проверены 14 подразделений. Проверками были охвачены структурные подразделения Комсомольского отделения дороги по узлам ст. Комсомольск, Комсомольск-Сортировочный, Волочаевка-2, Хабаровского отделения дороги по узлам Хабаровск-2, Ин, Облучье.

Несмотря на действие особого режима, проведенные собрания в рабочих коллективах, многочисленные телеграфные указания руководства дороги, предписывающие соблюдать основные требования безопасности, в ходе проверок первым руководителям Комсомольской и Хабаровской дистанций электрооборудования, Комсомольской дистанции гражданских сооружений были выданы предписания о запрете производства работ и отстранения от работы персонала по причине не соблюдения требований охраны труда, не выполнения требований ОАО «РЖД», дороги.

Крайне тревожное положение

складывается в подразделениях Комсомольской дистанции электрооборудования. В РРУ ст. Комсомольск отсутствует перечень работников (соответствующий приказ), выделенных для работ в бригадах по снегоборьбе второй очереди, прошедших соответствующее обучение. В подразделениях отсутствуют выверенные и обновленные схемы маршрутов служебных проходов по станциям, производственные помещения сетевого района ст. Комсомольск содержатся в неудовлетворительном состоянии.

В ходе проверки района контактной сети ст. Ин (ЭЧ-2) был установлен факт не проведения повторного инструктажа работникам производственного подразделения (28 человек), в журнале отсутствовала роспись лица, прово-



Здесь соблюдение норм охраны труда особенно важно

дившего инструктаж (начальника ЭЧК Л. А. Потапова), а также отсутствовала роспись 4 работников.
Окончание на 7-й стр.

ВСЕЙ СЕМЬЕЙ ОТВЕТ ИСКАЛИ



Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей в третий раз провел конкурс семейного новогоднего кроссворда. Семьи работников предприятий дороги, дирекций приняли активное участие, предоставив не только подробные ответы на вопросы кроссворда, но и интересный информационный материал, объясняющий термины, используемые в кроссворде, исторический материал.

Президиум дорпрофсожа принял решение признать победителями конкурса и наградить призами ЦК Роспрофжела — сотовыми телефонами «NOKIA 5000» семь семей. Победителями стали семьи: Е. В. Кинаш, диспетчера Хабаровской дистанции сигнализации, централизации и блокировки; В. Ю. Парамонова, работника Уссурийского локомотиворемонтного

завода; А. Б. Захарова, электромеханика Ургальской дистанции сигнализации, централизации и блокировки; Б. А. Бердникова, ведущего инженера дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин; О. Н. Маслюк, работника ПМС-220 ст. Угловая Дальневосточной дирекции по ремонту пути; С. В. Новикова, работника путевого центра диагностики; Е. В. Димовой, инженера службы перевозок.

Вчера, 2 февраля, в дорпрофсоже состоялось торжественное вручение призов победителям семейного конкурса новогодних кроссвордов, организованного Роспрофжелом, проживающих в Хабаровске. Тем, кто проживает в других населенных пунктах, торжественное вручение подарков проведут филиалы дорпрофсожа на местах.

Окончание на 12-й стр.

МОЛЧАНИЕ ДО БЕДЫ ДОВЕДЕТ

Техническая инспекция труда филиала дорпрофсожа неоднократно проводила проверки состояния охраны труда в Тындинском вагоноремонтном депо, в ходе которых были выявлены и нарушения, касающиеся вопросов электробезопасности. 27 января этого года была проведена очередная проверка, обнаружившая немало недостатков. Так, например, в депо не проводятся замеры сопротивления изоляции электропроводок кранов, обмоток сварочных трансформаторов, металлической связи электрооборудования с заземляющим устройством и другие. Такие замеры в депо не проводятся уже более трех лет!

Известно, что не проведение указанной выше работы значительно повышает возможность получения электротравм работниками депо и является грубым нарушением требований электробезопасности, установленных нормативно-правовыми документами по охране труда, действующими в Российской Федерации и компании «Российские железные дороги».

Кроме того, технические паспорта установленного образца на крановые пути имеющихся мостовых и козловых кранов в депо отсутствуют (требуемая работа в 2009 году проведена подрядной организацией «Линтекс» по заключенному ранее договору с Дальневосточной дирек-

цией по ремонту грузовых вагонов, однако технические паспорта в депо «Линтексом» не предоставляются).

Руководство вагонного депо, как правило, после проведенных проверок технической инспекцией труда профсоюза, устраняет в установленные сроки все выявленные нарушения норм и правил охраны труда, однако здесь оно бессильно. Причина проста и банальна — Дальневосточная дирекция по ремонту грузовых вагонов вот уже третий год подряд не оплачивает предоставляемые Тындинским вагоноремонтным депо счета на перерегистрацию имеющейся в депо электролаборатории и поверки в соответствующих органах (электролаборатория в депо фактически имеется, имеется обученный персонал и соответствующие приборы) имеющихся приборов; счета, предоставляемые подрядной организацией «Линтексом».

Филиал дорпрофсожа на Тындинском отделении Дальневосточной железной дороги вот уже в третий раз направляет обращение руководителю Дальневосточной дирекции по ремонту грузовых вагонов о рассмотрении и решении данного вопроса. На предыдущие свои обращения, направленные в 2008 году и последний раз в октябре 2009 года, филиал ответа вообще не получил. Надеемся получить их после этой публикации.

АКТУАЛЬНО

В ЭТОМ НОМЕРЕ

НЕ ВСЕ ТАК ГЛАДКО

Ситуация по организации работы общественных инспекторов вроде бы благополучная. Только возникает вопрос: почему обстановка с обеспечением безопасности движения поездов неблагоприятна? Какое влияние оказали советы и общественные инспектора на создавшуюся аварийную обстановку с безопасностью движения как в целом по дороге, так и в своих подразделениях?

Стр. 4

НАРУШЕНИЙ ЕЩЕ НЕМАЛО

В ходе контроля выполнения требований законодательства об охране труда технические инспектора труда профсоюза в январе провели очередные проверки состояния охраны труда.

Стр. 6

В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ

Первичная профсоюзная организация НОД-4 собственно единственная, пожалуй, объединяющая несколько предприятий и не только. В составе профсоюзной организации 56 станций, санаторий-профилакторий «Горячий ключ», что в Тумнине, 5 восстановительных поездов, Комсомольский учебный центр, отдел АСУ на отделении дороги и аппарат отделения дороги. Помимо этого на профсоюзном учете стоят 467 неработающих пенсионеров.

Стр. 8

СПОРТ НА РЫНОЧНЫХ РЕЛЬСАХ

ФСК «Локомотив» приступает к распространению клубных карт среди работников предприятий железнодорожной отрасли. Что это такое и чего следует ожидать в перспективе, рассказал председатель ФСК «Локомотив» Дальневосточной железной дороги Владимир Деркач.

Стр. 10

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО
СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙПРЕЗИДИУМ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

22.12.2009 г.

г. Москва

№ 23.93

**О проведении спортивно-массовых мероприятий, посвященных 65-летию Победы
в Великой Отечественной войне и 105-летию Профсоюза**

В рамках проведения мероприятий, посвященных 65-летию Победы в Великой Отечественной войне и 105-летию Профсоюза, в целях содействия реализации Концепции и Программы развития физкультурно-оздоровительной и спортивно-массовой работы в ОАО «РЖД» на период до 2012 года, приобщения работников, членов их семей, учащихся железнодорожных вузов и техникумов к здоровому образу жизни, занятиям физкультурой и спортом, Президиум Центрального комитета Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Провести в 2010 году совместно с дирекциями социальной

сферы ОАО «РЖД» (по согласованию), РФСО «Локомотив» (по согласованию) и ДФСК «Локомотив» (по согласованию) спортивно-массовые и физкультурно-оздоровительные мероприятия, посвященные 65-летию Победы в Великой Отечественной войне и 105-летию Профсоюза на узловом, отделенческом и дорожном уровнях.

2. Создать оргкомитет для подготовки плана спортивно-массовых и физкультурно-оздоровительных мероприятий на 2010 год (Приложение № 1).

3. Отделу социальной сферы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ (Н. В. Бузова) совместно с финансовым отделом аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ

(З. А. Титова) и РФСО «Локомотив» (по согласованию) подготовить смету для реализации плана спортивно-массовых и физкультурно-оздоровительных мероприятий в 2010 году.

4. Организациям РОСПРОФЖЕЛ провести запланированные мероприятия совместно с дирекциями социальной сферы ОАО «РЖД» (по согласованию), РФСО «Локомотив» (по согласованию) и ДФСК «Локомотив» (по согласованию) на местах.

5. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя Председателя РОСПРОФЖЕЛ А. П. Сухова.

Председатель Профсоюза
Н. А. Никифоров

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО
СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙПРЕЗИДИУМ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

22.12.2009 г.

г. Москва

№ 23.91

**О работе кредитных потребительских кооперативов граждан — членов РОСПРОФЖЕЛ и
перспективах их развития в условиях действия нового Федерального закона
«О кредитной кооперации»**

Заслушав информацию Первого заместителя Председателя Профсоюза А. П. Сухова «О работе кредитных потребительских кооперативов граждан — членов РОСПРОФЖЕЛ и перспективах их развития в условиях действия нового Федерального закона «О кредитной кооперации», Президиум Центрального комитета Профсоюза отмечает, что кооперативы, как организации социальной направленности, выполняют чрезвычайно важную роль в стимулировании профсоюзного членства и повышении уровня жизни членов Профсоюза. Услуги кооперативов по финансовой поддержке членов Профсоюза в современных условиях оказались чрезвычайно востребованы железнодорожниками на всей сети.

Поддержка кооперативов со стороны профсоюзных организаций и их корпоративный характер обеспечили эффективное развитие потребительской кооперации и их привлекательность для членов Профсоюза в сфере кредитования по сравнению с банковскими учреждениями.

С 2002 года на сети образованы 20 КПКГ. За этот же период им выдано займов более чем 14 тысячам железнодорожников на сумму свыше 1,3 миллиарда рублей. Созданная в 2006 году при поддержке Президиума ЦК Профсоюза Ассоциация «СОЮЗ-ПРОФИ», объединяющая в настоящее время десять кооперативов, позволила осуществлять успешную координацию их работы, предоставлять займы кооперативам из внешних источников и консолидировала их усилия в решении общих задач.

Однако не все профсоюзные организации в полной мере

используют потенциал КПКГ и не уделяют их развитию должного внимания. Работа кооперативов не переориентирована на привлечение сбережений физических лиц, в том числе ветеранов труда. Некоторые кооперативы не поддерживают связь с Ассоциацией «СОЮЗ-ПРОФИ», затрудняя тем самым сбор и анализ информации о работе КПКГ.

Вступивший в силу 4 августа 2009 года Федеральный закон «О кредитной кооперации» поставил работу КПКГ в более жесткие законодательные условия деятельности, что уже сейчас требует от руководителей кооперативов корректировки учредительных документов, тщательного планирования безубыточной работы и прочных знаний в финансовой сфере, а от председателей профсоюзных организаций, при которых они созданы, — повышенного внимания к нуждам и потребностям КПКГ.

Президиум Центрального комитета Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению информацию о деятельности кредитных потребительских кооперативов граждан — членов Профсоюза.

2. Рекомендовать руководителям потребительских кооперативов в соответствии с требованиями закона «О кредитной кооперации» внести необходимые изменения в учредительные документы КПКГ и зарегистрировать их в установленные сроки.

3. Комитетам организаций Профсоюза в отношении потребительских кооперативов, созданных при участии членов и/или органи-

заций Профсоюза:

— активнее и шире использовать их возможности в целях стимулирования профсоюзного членства и повышения уровня жизни членов Профсоюза;

— ориентировать их работу на привлечение денежных средств физических лиц, в том числе ветеранов труда, по договорам передачи личных сбережений;

— оказывать им содействие в предоставлении помещений, услуг связи, оргтехники, подборе кадров и иную помощь;

— периодически рассматривать на заседаниях президиумов дорожных территориальных организаций Профсоюза вопросы, связанные с работой кооперативов.

4. Ассоциации «СОЮЗ-ПРОФИ» рекомендовать:

— изучить возможности создания новой организации социальной направленности в виде саморегулируемой организации кредитных кооперативов, созданных с участием членов и/или организаций Профсоюза, в целях развития и контроля деятельности кредитной кооперации в Профсоюзе и о принятом решении проинформировать Президиум Центрального комитета во втором квартале 2010 года;

— подготовить предложения по системе финансовых гарантий для кооперативов со стороны профсоюзных организаций при получении кредитов заемщиками.

5. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Первого заместителя Председателя Профсоюза А. П. Сухова.

Председатель Профсоюза
Н. А. Никифоров

**ПОБЕДИТЕЛИ
В ДОРОЖНОМ СОРЕВНОВАНИИ
ЗА 4-Й КВАРТАЛ 2009 ГОДА****Первое место:**

- внеклассная грузовая железнодорожная станция Хабаровск-1;
- участковая железнодорожная станция Облучье;
- эксплуатационное локомотивное депо Ружино;
- ремонтное локомотивное депо Тынды-Северная;
- эксплуатационное вагонное депо Хабаровск-2;
- Уссурийская дистанция пути;
- путевая машинная станция по эксплуатации и ремонту путевых машин № 310;
- энергосбыт;
- Хабаровская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;
- Дирекция по управлению терминально-складским комплексом;
- Дистанция тепловых сетей;
- Уссурийская дистанция гражданских сооружений;
- механизированная автобаза Комсомольского отделения железной дороги;
- тындинский Дворец культуры железнодорожников.

Второе место:

- эксплуатационное локомотивное депо Облучье;
- эксплуатационное вагонное депо Комсомольск-на-Амуре;
- шестая Хабаровская дистанция пути;
- Облученская дистанция электроснабжения;
- владивостокский Дворец культуры железнодорожников.

Третье место:

- Приморская дистанция пути.

**ПОБЕДИТЕЛИ
В ДОРОЖНОМ СОРЕВНОВАНИИ
ЗА 2009 ГОД****Первое место:**

- Владивостокское отделение железной дороги;
- внеклассная грузовая железнодорожная станция Хабаровск-1;
- грузовая железнодорожная станция Биробиджан;
- эксплуатационное локомотивное депо Облучье;
- ремонтное локомотивное депо Тынды-Северная;
- эксплуатационное вагонное депо Хабаровск-2;
- Уссурийская дистанция пути;
- специализированная путевая машинная станция по эксплуатации и ремонту путевых машин № 317;
- энергосбыт;
- Комсомольская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
- Владивостокская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;
- Комсомольская дистанция гражданских сооружений;
- механизированная автобаза Тындинского отделения железной дороги;
- комсомольский Дворец культуры железнодорожников;
- санаторий профилакторий «Надежда».

Второе место:

- грузовая железнодорожная станция Хор;
- Уссурийская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
- владивостокский Дворец культуры железнодорожников.

Третье место:

- Бикинская дистанция сигнализации, централизации и блокировки.

**ЛУЧШИЕ
ПО ЭКОНОМИИ ТОПЛИВА
И ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ****Подведены итоги дорожного соревнования за 2009 год по экономии
дизельного топлива и электроэнергии на тягу поездов**

Среди локомотивных депо с вручением почетной грамоты и денежной премии в размере 100 тыс. рублей победителем признано эксплуатационное локомотивное депо Облучье.

Среди локомотивных колонн с вручением почетной грамоты и денежной премии в размере 50 тыс. рублей лучшими признаны:

- в электротяге — колонна машиниста-инструктора эксплуатационного локомотивного депо Ружино Бондаренко Сергея Викторовича;
- в теплотяге — колонна машиниста-инструктора эксплуатационного локомотивного депо Тынды Барботько Владимира Михайловича.

Среди локомотивных бригад победителями стали:

- в электротяге — локомотивная бригада дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении в составе машиниста электропоезда Сысуева Владимира Анатольевича и помощника машиниста электропоезда Литвинова Антона Сергеевича;

— в теплотяге — локомотивная бригада эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск-на-Амуре в составе машиниста тепловоза Ершова Дмитрия Александровича и помощника машиниста тепловоза Соснина Александра Викторовича.

Им будут вручены почетные грамоты и денежные премии в размере 5 тысяч рублей машинистам и 4 тысяч рублей помощникам машиниста.

ЛУЧШИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Дорпрофсоюз подвел итоги конкурса среди членов профсоюза, работающих на железнодорожных предприятиях Дальневосточного региона, подавших предложения, имеющие конкретный экономический эффект.

За второй квартал 2009 года лучшими признаны предложения:

— главного инженера станции Комсомольск-Сортировочный Хацкевича Николая Михайловича «Увеличение пропускной способности сортировочной горки станции Комсомольск-Сортировочный при расформировании составов двумя маневровыми локомотивами за счет изменения организации осаживания»;

— ДСГ Беркаит Пискуна Сергея Валерьевича, ДСТ Корневой Анны Иноктеньевны, ДСИ Колтуновой Натальи Николаевны, техника Шергей Валентины Михайловны «Изменение технологии работы по подаче-уборке вагонов на контейнерную площадку»;

— заместителя начальника отдела перевозок Хабаровского отделения дороги Сидоровой Ольги Игоревны, инженера Пинской Екатерины Александровны, начальника технического отдела Голощапова Андрея Николаевича «Изменение технологии работы маневровых локомотивов на участке Хор—Красная Речка»;

— начальника производственного участка РТУ Спасск-Дальненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Коноваленко Александра Александровича, электромеханика КИПа СЦБ Цепляева Павла Николаевича «Тренажер кодовой аппаратуры СЦБ».

За третий квартал 2009 года лучшими признаны предложения:

— начальника тяговой подстанции по ст. Находка Владивостокской дистанции электроснабжения Портнова Александра Николаевича, электромеханика Пильтеева Романа Владимировича и начальника ремонтно-ревизионного участка Нехорошкова Анатолия Ивановича «Изменение схемы секционирования шин 27,5 кВ по тяговой подстанции Находка»;

— инженера техотдела Биробиджанской дистанции пути Соколова Геннадия Николаевича «Устройство для диагностики свечей зажигания ДВС» и «Зарядное устройство для автомобильного аккумулятора из БП от компьютера».

За четвертый квартал 2009 года лучшими признаны предложения:

— электромеханика ремонтно-ревизионного участка Уссурийской дистанции электроснабжения Войтока Виктора Владимировича, электромонтера участка Неймана Николая Андреевича, главного инженера Разномасцева Игоря Ивановича «Изменение конструкции установки У1134 для калибровки, ремонта электросчетчиков класса точности 1,5; 2»;

— бригадира очистных сооружений Уссурийского участка ДТВУ-3 Чукасова Владимира Георгиевича, машиниста компрессорных установок Соколова Петра Егоровича, ведущего инженера Войток Татьяны Григорьевны, инженера-химика Сафонцевой Ларисы Владимировны «Способ улучшения биохимических процессов минерализации органических загрязнений на очистных сооружениях».

МОЛОДЕЖЬ СТРОИТ ПЛАНЫ

В Роспрофжеле прошло заседание Молодежного совета профсоюза, которому предшествовал четырехдневный семинар, в ходе которого молодые лидеры учились управленческим технологиям и обменивались опытом работы профсоюзных ячеек.

Молодежный совет профсоюза подвел итоги своей деятельности в 2009 году и принял план работы на 2010 год. В плане работы Молодежного совета содержится много пунктов, которые свидетельствуют о том, что ЦК профсоюза рассматривает свою работу с молодежью как системную деятельность. Молодежные органы управления в профсоюзе — это не проекты и не акции, а постоянная деятельность, которая вскоре должна проявиться и в самой структуре Роспрофжеле. В план работы вошли мероприятия по совершенствованию структуры Молодежных советов всех уровней, меры по привлечению молодежи в ряды профсоюза, обучающие программы и тренинги, усиление методической базы и оказание организационной помощи Молодежным советам дорпрофжелов. Что немаловажно, в этом году должна быть усилена интеграция Молодежных советов в текущую работу Роспрофжеле, например, профсоюзная молодежь должна будет проявить себя в период отчетно-выборной кампании и принять участие в подготовке предложений в Отраслевое тарифное соглашение и коллективные договоры.

Председатель Роспрофжеле Николай Никифоров встретился с членами Молодежного совета и рассказал молодым коллегам о текущих задачах профсоюза. «Наступивший год очень насыщен событиями. Перед нами стоит много значимых задач, решение которых позволит придать динамику профсоюзному движению



предприятий железнодорожного транспорта. Мы понимаем, что без развития молодежных профсоюзных площадок, без подготовки свежих, современных кадров движение вперед будет затруднено», — подчеркнул Николай Никифоров на встрече с молодежным активом.

В заседании Молодежного совета Роспрофжеле принял участие помощник президента ОАО «РЖД» Антон Награльян, который рассказал о ходе реализации программы «Молодежь ОАО «Российские железные дороги».

В работе семинара и совета принял участие председатель молодежного совета дорпрофсоюза, председатель профкома Бикинской дистанции пути Максим Юрченко, который поделился своими впечатлениями о прошедших мероприятиях.

— Примечательно, что все тренинги во время семинара проводили представители профкома студентов ДВГУПС. Это уже не первое их присутствие на молодежных мероприятиях Роспрофжеле. «Мозговой штурм» они

проводили отличный. Во время семинара нам предстояло разработать план деятельности молодежных советов дорпрофсоюзей. Скажу, дело оказалось не простое. Иногда мы не просто обсуждали какие-то мероприятия, а вступали в длительные дискуссии, что сразу же пресекалось тренерами. И это приносило пользу, мы научились работать в команде, обсуждать, предлагать. Кроме того, на совете мы внесли предложения по структуре молодежного совета, дополнили имеющийся план работы, внесли предложения по изменениям в молодежную политику Роспрофжеле. Все это будет предложено президиуму ЦК для внесения изменений и утверждения. Мы обсудили прошедшую работу молодежного совета в 2009 году и признались сами себе, что велась она слабо. Для себя я вынес много полезного с этого мероприятия. И теперь знаю, что я предложу членам Молодежного совета дорпрофсоюза на заседании. Думаю, что работа совета должна активизироваться.

Антонина ПИВНЕВА

ДОБРОЕ СЛОВО ДОБРЫМИ ДЕЛАМИ ОТЗОВЕТСЯ



Директор столовой № 3 «Дорожное» Валентина Федоровна Пятайкина

Сейчас, когда вектор представлений о нравственных критериях резко смещается в сторону вульгарного прагматизма, а отношения между людьми приобретают делаческий принцип: «Ты — мне, я — тебе», задумывается ли кто-нибудь о цене простого доброго слова? Или радушной улыбки? Казалось бы, чего проще искренне пожелать человеку хорошего настроения и, общаясь с ним в течение дня, не делать ничего такого, что бы испортило ему душевный покой? Можно жить и работать именно так?

— Можно! — убеждена моя собе-

седница. И в подтверждение приводит множество различных примеров из своей житейской и производственной практики.

Итак, знакомьтесь: Валентина Федоровна Пятайкина — директор столовой № 3 «Дорожное» Тындинского торгово-производственного объединения ЖТК. Раньше предприятие называлось кафе-столовая. Но со временем одно из составляющих слов отсеклось. А название осталось. Но это так, к слову.

Под руководством этой милой, душевной женщины работают свыше тридцати человек: повара, кондитеры, кухонные и подсобные рабочие. Большинство из них — опытные специалисты, не раз побеждавшие в городских и дорожных конкурсах профессионального мастерства. Достаточно назвать поваров Татьяну Мартыщенко, Оксану Шевченко, Любовь Чинякову. На них равняются остальные работники столовой.

Но, по твердому убеждению Валентины Федоровны, для того чтобы приготовить вкусную и полезную пищу, одного мастерства недостаточно. Нужно еще соответствующее настроение. Душа от пищи неотделима. По вкусу чувствуется. Свой долг как руководителя Пятайкина видит в том, чтобы создавать вокруг тружениц ауру доброты.

— Если человек на нервах, качест-

венной еды от него жди! — сказала мне она. И привела пример: как-то, из-под рук одной из поваров стали выходить пересоленные блюда, на нее это было совершенно не похоже.

— Что с тобой? — спросила у нее Валентина Федоровна.

— Понимаете, переживаю. Дочь сдает в школе выпускные экзамены...

Пятайкина по-женски поговорила с женщиной, успокоила, уверила, что все будет хорошо. И результат не замедлил сказаться — пересол исчез.

Каждое утро Валентина Федоровна начинает с того, чтобы «зарядить» подчиненных хорошим расположением духа на весь день. Поговорит, для каждой найдет ласковое слово, глядишь, если у кого-то с утра и была печаль какая, после общения с руководителем ее как рукой снимает.

Пожалуй, трудно найти более подходящего по внутреннему душевному складу человека для работы с ушедшими на заслуженный отдых бывшими железнодорожниками, нежели Валентина Федоровна. Как член профсоюзного комитета В. Ф. Пятайкина занимается именно этим. Чествование участников войны и трудового фронта в канун Дня Победы, пенсионеров в честь их памятных дат, организация праздников, разного рода увеселительных мероприятий — одна сторона дела.

Другая и, бесспорно, наиболее важная, — постоянно навещать престарелых, общаться с ними. Ведь что старикам необходимо более всего? Чтобы с ними кто-то поговорил, выслушал их, помог в трудную минуту. Ходить в гости к престарелым Валентине Федоровне

помогают профсоюзные активисты повара Татьяна Мартыщенко, Людмила Бычкова, бармен Антонина Царенок. Эти женщины хорошо знают в семье ветерана войны в Корею 1950—1953 годов Дмитрия Тимофеевича Леонова, в других семьях. Недавно исполнилось 75 лет бывшей работнице столовой Валентине Дмитриевне Ланских. Поздравляют свою коллегу с днем рождения постоянно. Но юбилейную дату отметили с особой торжественностью.

Ну а если кто заболел или, того хуже, окажется в больнице, попадает в поле зрения повара Эльмиры Хатуровны Темирхановой. Она очень живая, беспокойная женщина. У нее под рукой в записной книжке все адреса, телефоны. Позвонит, поинтересуется здоровьем, обязательно проведает прихворнувшего. А у того от такой заботы самочувствие, глядишь, улучшается.

Доброе чувства, которые, конечно, есть у большинства людей, у своих коллег Валентина Федоровна старается культивировать и развивать на примерах из православия. Недавно она провела в коллективе беседу о житии святой великомученицы Матрены. В истории христианства есть немало поучительных примеров, которым стоит следовать, считает Валентина Федоровна. Не берусь утверждать, что такому поведению с окружающими можно научиться, хотя В. Ф. Пятайкина и имеет высшее образование по специальности «менеджмент». Курс наук так и останется суммой знаний, если в человеке нет внутренней доброты и уважения к другим людям. У Валентины Пятайкиной это есть. Поддерживать же и укреплять

эти качества помогает вера. Опекают столовую Божьей благодатью матушки Свято-Покровского женского монастыря. В кабинете директора на видном месте находится письмо из этого прихода с выражением благодарности за благотворительность и с пожеланием Божьего благословения на труды. На престольные праздники, главным образом, на Рождество Христово, в столовой пекут пирожные, кексы, другие кондитерские изделия. Ими угощают приходящих в монастырь горожан. Делается это исключительно из спонсорских побуждений.

Повар Ольга Борисенко часто навещает в монастыре матушку Евпраксию, несколько лет назад принявшую постриг в иеромонахини. С глубоко набожной женщиной не так давно случилась беда — она повредила ногу. Ольга Анатольевна, тоже верующий человек, молящийся и участвующий в службах, помогает ей в чисто житейских делах.

Или такой пример. На монастырском подворье построили новую келью. А стульев для нее не было. Узнав об этом, Валентина Федоровна оказала личную спонсорскую помощь. Премию, полученную за успешную работу, она отдала в приход на приобретение мебели.

Дружный, слаженный, душевно работающий коллектив успешно справляется с производственными показателями. Декабрьский план товарооборота он значительно перевыполнил, добавив к заданию 400 тысяч рублей. Воистину, доброе слово добрыми делами отзывается.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

НЕ ВСЕ ТАК ГЛАДКО...

На отделениях Дальневосточной железной дороги работают 161 совет общественных инспекторов по контролю за обеспечением безопасности движения поездов с общим количеством общественных инспекторов 2642 человек. Из дирекций дорожного подчинения данных о работе советов общественных инспекторов не поступило. Неизвестно, ведется ли там какая-либо работа. Представлений на поощрение общественных инспекторов также не поступает.

В течение четвертого квартала проведены 8425 проверок, по результатам которых выявлены 23 030 нарушений, в том числе приняты незамедлительные меры по предотвращению 352 грубейших нарушений. По выявленным нарушениям привлечены к ответственности 213 работников. Проведены 203 заседания советов, на которых рассмотрено 9099 нарушений. Проведены 241 совещание и 231 техническое занятие с общественными инспекторами. Поощрены 117 общественных инспекторов. По случаям событий, допущенных на сети железных дорог, в том числе и Дальневосточной, выпущены 478 тревожных сигналов, 351 информационный листок.

По итогам работы в четвертом квартале 2009 года по вине структурных подразделений и дорожных дирекций Дальневосточной железной дороги допущено 41 нарушение безопасности движения поездов. За 12 месяцев 2009 года на железной дороге допущены 182 случая нарушения безопасности движения поездов против 218 за аналогичный период 2008 года. Снижение составило 36 случаев, или 16,5 процента по отношению к аналогичному периоду 2008 года.

Ситуация по организации работы общественных инспекторов вроде бы благополучная. Только возникает вопрос: почему обстановка с обеспечением безопасности движения поездов неблагоприятна? Какое влияние оказали советы и общественные инспекторы на создавшуюся аварийную обстановку с безопасностью движения как в целом по дороге, так и в своих подразделениях? Наверняка председатель совета эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 и председатель совета отдела перевозок в своих отчетах на заседании совета Хабаровского отделения докладывали о положительной работе, проведенной в коллективах депо и станции Розенгартовка. Правда, в списке общественных инспекторов хозяйства перевозок по участкам Хабаровского отделения дороги на станции Розенгартовка таковые отсутствуют. В то же время по вине машиниста эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 из-за проезда запрещающего показания светофора, допущена авария на ст. Розенгартовка 21 октября 2009 года.

26 ноября 2009 года на Забайкальской железной дороге допущен сход обоих колес 4-й колесной пары 2-й по ходу движения тепловоза ТЭМ2А № 8221 (приписки ТЧЗ-6 Могоча Забайкальской дороги) из-за излома валика балансира буксовой ступени рессорного подвешивания локомотива в старой трещине, отремонтированного текущим ремонтом в объеме ТР-3 в ремонтном локомотивном депо Сибирцево дирекции по ремонту тягового подвижного состава Дальневосточной железной дороги.

Согласно полученных отчетов с отделений дороги и проведенно-

го анализа работы советов был проведен сравнительно простой анализ эффективности работы общественных инспекторов в 2009 году. Если взять соотношение проведенных проверок, выявленных нарушений и количество общественных инспекторов в советах, то проявляется такая ситуация. Наименьшее количество проверок на одного общественного инспектора проведено общественными инспекторами Комсомольского и Владивостокского отделений железной дороги. Рейтинг эффективности от проведенных проверок и рейтинг эффективности от выявленных нарушений, рассчитанный на основании предоставленных данных, также ниже всех в этих советах. Наибольшее количество событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, допущено на Комсомольском и Владивостокском отделениях. В итоге получилось: где хуже обстановка с обеспечением безопасности движения поездов, там и ниже эффективность работы советов.

По результатам работы за 2009 год ухудшено положение с обеспечением безопасности движения поездов в локомотивном хозяйстве, в хозяйстве перевозок. Там же второй год подряд допускается и рост таких событий как сход подвижного состава при производстве маневровой работы. Рост случаев событий допущен также в дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении.

Допущен рост количества таких событий, как обрыв автосцепки подвижного состава, падение на путь деталей подвижного состава. Увеличение случаев событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, допущено на железнодорожных станциях Хабаровск-2, Крабовая, Кенай, Литовко, Советская Гавань, Тында, Дипкун, Верхнезейск; дистанциях сигнализации централизации и блокировки Высокогорная, Февральск, дистанциях электроснабжения Ружино, Комсомольск, моторвагонном локомотивном депо Первая Речка.

В то же время нельзя не отметить и положительные стороны работы советов, роли общественных инспекторов в деле обеспечения безопасности движения поездов, работы ветеранов-общественников.



ЛУЧШИЕ ЗА ЧЕТВЕРТЫЙ КВАРТАЛ

По итогам работы за четвертый квартал 2009 года звания «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов на Дальневосточной железной дороге» удостоены:

- Шабанов Юрий Владимирович — старший электро-механик контактной сети Облученской дистанции электроснабжения;
- Селионов Денис Владимирович — оператор дефектоскопной тележки Бикинской дистанции пути;
- Денисов Валерий Анатольевич — осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2;
- Воронкин Николай Петрович — оператор дефектоскопной тележки Облученской дистанции пути;
- Моргун Вячеслав Николаевич — старший электро-механик СЦБ Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- Старкова Елена Анатольевна — начальник железнодорожной станции Красная Речка;
- Буренков Сергей Владимирович — начальник участка СЦБ Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- Половянова Елена Валентиновна — оператор станционного технологического центра обработки поездной информации и перевозочных документов железнодорожной станции Владивосток;
- Цапалов Евгений Ананьевич — оператор дефектоскопной тележки Ружинской дистанции пути;
- Жиров Евгений Александрович — осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;
- Дорофеев Алексей Александрович — машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Смолениново;
- Сандалов Григорий Васильевич — инженер контакт-

- ной сети Ружинской дистанции электроснабжения;
- Гайдуков Виктор Анатольевич — оператор дефектоскопной тележки Литовковской дистанции пути;
- Дресвянский Алексей Александрович — оператор дефектоскопной тележки Горинской дистанции пути;
- Иванов Геннадий Леонидович — оператор дефектоскопной тележки Высокогорненской дистанции пути;
- Князев Александр Иванович — оператор дефектоскопной тележки Амгуньской дистанции пути;
- Прашутинский Иван Александрович — электро-механик Ургальской дистанции электроснабжения;
- Сергиенков Александр Алексеевич — электро-механик Ургальской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- Шабельников Эдуард Валентинович — осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Комсомольск;
- Шалбанов Алексей Владимирович — старший электро-механик Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- Бандуровский Дмитрий Александрович — составитель поездов железнодорожной станции Тында;
- Нижегородов Сергей Федорович — оператор цеха рельсовой дефектоскопии Беркалитской дистанции пути;
- Широков Михаил Михайлович — электро-монтер Февральской дистанции электроснабжения;
- Калитин Константин Петрович — осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Тында;
- Гаврилин Дмитрий Михайлович — главный кондуктор грузовых поездов железнодорожной станции Могот;
- Суворин Сергей Викторович — электро-механик Февральской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

ЛУЧШИЕ ЗА 2009 ГОД

По итогам работы за 2009 год звания «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов на Дальневосточной железной дороге» удостоены:

- Кержиманов Игорь Геннадьевич — оператор дефектоскопной тележки Биробиджанской дистанции пути;
- Кулинич Александр Николаевич — старший электро-механик Бикинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- Воробьев Константин Васильевич — электро-механик района контактной сети железнодорожной станции Биробиджан Хабаровской дистанции электроснабжения;
- Пантелеев Александр Александрович — машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2;
- Науменко Игорь Петрович — начальник производственного участка Спасск-Дальненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- Коновалов Денис Анатольевич — начальник района контактной сети железнодорожной станции Губерово Ружинской дистанции электроснабжения;
- Якимов Виталий Анатольевич — бригадир пути Уссурийской дистанции пути;
- Мураито Наталья Викторовна — приемосдатчик груза и багажа железнодорожной станции Находка;
- Ростов Сергей Викторович — осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;
- Лукьянчук Игорь Ростиславович — машинист теп-

- ловоза эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск;
- Авершин Леонид Васильевич — машинист тепло-воза эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск;
- Голованов Евгений Леонидович — старший электро-механик Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- Гуляев Юрий Александрович — оператор дефектоскопной тележки Высокогорненской дистанции пути;
- Инкин Владимир Иванович — осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Комсомольск-на-Амуре;
- Кузнецов Юрий Васильевич — монтер пути Амгуньской дистанции пути;
- Татаринов Андрей Николаевич — электро-монтер по ремонту воздушных линий электропередач Ургальской дистанции электроснабжения;
- Никулин Николай Васильевич — оператор цеха рельсовой дефектоскопии Беркалитской дистанции пути;
- Трубенков Юрий Васильевич — электро-монтер Тындинской дистанции электроснабжения;
- Зайцев Виктор Алексеевич — оператор цеха рельсовой дефектоскопии Тындинской дистанции пути;
- Кожемякин Александр Викторович — осмотрщик-ремонтник вагонов ПТО эксплуатационного вагонного депо Тында.

Звания «Лучший совет общественных инспекторов» по итогам работы за второе полугодие 2009 года удостоены советы общественных инспекторов:

- Февральской дистанции электроснабжения;
- Тындинской дистанции электроснабжения;
- эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск;
- Спасск-Дальненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- пункта технического обслуживания вагонов железнодорожной станции Уссурийск эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;
- Ружинской дистанции электроснабжения;
- Бикинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

Звания «Лучшее предприятие по обеспечению безопасности движения поездов» по итогам работы за 2009 год удостоены следующие предприятия:

- Тындинская дистанция электроснабжения;
- Биробиджанская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
- Уссурийская дистанция пути;
- Ургальская дистанция электроснабжения.

ТЕХСОВЕТ ПОДВЕЛ ИТОГИ

На состоявшемся технико-экономическом совете обсуждался, пожалуй, наиболее важный для дороги вопрос — состояние безопасности движения поездов в 2009 году и задачи по предупреждению аварийности на железной дороге. С основным докладом на совете выступил заместитель начальника Дальневосточной железной дороги — главный ревизор по безопасности движения поездов Павел Демин.

Основное внимание ревизоров по безопасности движения было направлено на повышение эффективности профилактических мер, отметил в своем докладе главный ревизор. В 2009 году ревизорами железной дороги проведены 122 технические ревизии предприятий, отделов, отделений и служб, 9699 контрольных проверок устранения вскрытых недостатков, выявлено 160 141 нарушение организации обеспечения безопасности движения, применены 28 228 запретных мер, даны 8876 ревизорских указаний, за нарушения отстранены 2263 работника. Возвращены на повторный ремонт 761 локомотив и 490 вагонов, от поездов отцеплены из-за технических неисправностей 327 вагонов. Закрыто для движения 360 станционных путей, выданы 2465 предупреждений об ограничении скорости движения на перегонах и 1934 на стрелочных переводах, закрыты для движения 1644 стрелочных перевода.

Вместе с тем в работе ревизоров остается ряд существенных недостатков, прежде всего по тщательному анализу обстановки по безопасности движения и оперативному вмешательству в устранение «узких мест». В ряде случаев не дается принципиальная оценка руководителям служб, отделений и предприятий за допущенные нарушения, особенно по устранению формализма при выполнении личных нормативов по безопасности движения. Из-за недостатка практического опыта у отдельных ревизоров в актах ревизий состояния безопасности движения на предприятии не в полном объеме отражена роль руководителей и командиров среднего звена.

Несмотря на проводимую на дороге работу, положение с обеспечением безопасности движения поездов оценивается как неблагоприятное, аварийное. При снижении общего количества событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на 16,5 процента (182/218), допущена авария, осталось на прежнем уровне количество сходов в грузовых поездах.

Результаты анализа обстоятельств сходов при маневровой работе, а также анализ допущенных событий, позволяют выявить основные причины их возникновения и сформировать основные направления существенного снижения аварийности. К основным причинам снижения уровня безопасности перевозок относятся недостаточная технологическая дисциплина и профессиональный уровень персонала, выполняющего работы по текущему содержанию пути, ремонту и техническому обслуживанию обустройств и подвижного состава; технологическая дисциплина и профессиональный уровень локомотивных бригад, дежурных по станциям, работников сортировочных станций; функциональные возможности автоматических средств обнаружения дефектов элементов технических средств в процессе их эксплуатации, производства и ремонта. В целях обеспечения безопасности движения не выполняется должным образом главное условие — требовательность

и системность в работе, гарантирующие безопасность перевозок.

Среди локомотивных бригад имеют место нарушение прямых должностных обязанностей, в том числе нарушение регламента переговоров, проведения ТО-1, снижен уровень трудовой дисциплины. Отмечается низкое качество работы отдельных машинистов-инструкторов и ослабление контроля со стороны командно-инструкторского состава.

Основное количество случаев событий продолжает происходить из-за порч и неисправностей локомотивов по причине неудовлетворительного качества капитального и текущего ремонта, технического обслуживания и нарушения режимов управления локомотивами локомотивными бригадами. Это приводит к значительному заходу локомотивов на внеплановый ремонт.

На 2010 год на основе анализа состояния безопасности движения в каждом хозяйстве разрабатываются организационно-технические меры к безусловному обеспечению реализации комплекса задач по внедрению современных технических средств в рамках Программы повышения безопасности движения. В числе первоочередных мер по улучшению состояния безопасности движения поездов, касающихся работы локомотивного хозяйства, Павел Демин отметил предупреждение грубых случаев нарушения безопасности движения (брака в работе), прежде всего проездов запрещающих сигналов, повышение профессионального уровня и укрепление трудовой дисциплины локомотивных бригад; повышение качества ремонта и технического обслуживания тягового подвижного состава через внедрение технологии ремонта в соответствии с внедренным технологическим и диагностическим оборудованием.

В вагонном хозяйстве первоочередными следует считать задачи по предупреждению случаев нарушения безопасности движения поездов и безостановочное проследование грузовых поездов по гарантийным плечам за счет повышения качества ремонта и технического обслуживания подвижного состава на ПТО. Необходимо повысить эффективность работы постов безопасности по выявлению неисправностей по ходу движения поездов; повышение эффективности качества ремонта и использования средств дефектоскопии деталей грузовых вагонов.

Качественное проведение руководителями дистанций осмотров, повышение уровня знаний работников, непосредственно связанных с движением поездов, соблюдение правил производства, технологии и ограждения мест работы при всех видах ремонта и текущего содержания пути; повышение эффективности использования средств путеизмерительной техники и рельсовой дефектоскопии — таковы первоочередные задачи работников путевого хозяйства.

Предупреждение самопроизвольного ухода подвижного состава со станционных и подъездных путей на маршруты приема и отправления поездов, отправление поездов на занятый перегон, приема и отправления поездов по неготовому маршруту, контроль за обеспечением безопасного пропуска поездов, особенно пассажирских — это касается хозяйства перевозок.

Работникам хозяйства автоматики и телемеханики стоит обеспечить безопасность движения при производстве ремонтных и текущих работ, соблюдение регламента выполнения технологических процессов по обслуживанию технических средств, безусловное соблюдение требований инструкций и руководящих указаний



при вводе новых и модернизации существующих устройств ЖАТ, повышении надежности работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, обеспечение безопасности движения на железнодорожных переездах.

Немало первоочередных задач и в хозяйстве электрификации и электроснабжения грузовых перевозок в пассажирском комплексе.

— Безопасность движения поездов связана тесным образом с безопасностью труда наших работников, — так начал свое выступление председатель дорпрофсожа Виталий Бабий. — Групповой несчастный случай на Юкталинской дистанции пути тому подтверждение. Несоблюдение требований инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ — ЦП/485 привело к трагедии, групповому несчастному случаю с работниками путевого комплекса.

Он подробно остановился на том, как обстоят дела в локомотивном хозяйстве с соблюдением режима труда и отдыха. За 12 месяцев 2009 года локомотивными бригадами в целом по дороге допущено 358 783 часа сверхурочной работы. На доплату сверхурочной работы направлено 18,916 млн рублей. К аналогичному периоду 2008 года сверхурочные часы работы снижены на 13,2 процента. Вроде бы есть улучшение. На одного работника локомотивной бригады в среднем по дороге пришлось по 55,8 часа сверхурочной работы, в аналогичном периоде прошлого года этот показатель составлял 62,8 часа. Во всех видах движения часы сверхурочной работы снижены.

Вместе с тем рост сверхурочной работы допущен на Комсомольском отделении дороги — на 53,9 процента (допущено 141 674 часа), в т. ч. в депо Комсомольск рост в 2,3 раза (допущено 118 588 часов, что составляет 33 процента от общего дорожного количества).

В этом депо свыше 120 часов сверхурочной работы отработали 232 работника, из них 93 отработали более 200 часов, 21 человек — свыше 300 часов, 4 человека — свыше 400 часов. При этом меньше 120 часов отработали 350 человек, у многих из них переработка не превышает 50–60 часов, т. е. если правильно регулировать нарядчиками депо режим работы бригад, количество работников, допустивших переработку свыше 120 часов, было бы намного меньше. Нужно и на этих работников обратить внимание — кто-то не покидает локомотив, тем самым нанося вред

своему здоровью, а кто-то недоработывает.

Допущен рост сверхурочных и в депо Партизанск (на 51,5 %).

Председатель дорпрофсожа обратил внимание присутствующих на изменение режима работы локомотивных бригад с изменением плеч обслуживания пассажирских поездов 3/4, 5/6, 667/668, где машинисты работают одной локомотивной бригадой.

Приказом начальника депо № 972 от 5.11.09, например, по поезду 667/668 машинистам определена явка и прохождение комиссии, инструктажей по ст. Хабаровск-1. Фактически из-за неготовности бытовых помещений на ст. Хабаровск-1 бригады на явку приходят в депо на ст. Хабаровск-2, затем автотранспортом следуют на ст. Хабаровск-1, где им и ставится явка, по прибытию бригады из Комсомольска окончание работы ставится по ст. Хабаровск-1, а фактически машинисты сдают документы непосредственно в депо. Тем самым 1,5-2 часа рабочего времени с каждой поездки не учитывается (300–400 рублей за поездку).

В коллективном договоре дороги на протяжении ряда лет предусматриваются обязательства профсоюзных организаций, филиалов дорпрофсожа и дорпрофсожа в содействии руководству в повышении безопасности движения поездов. В течение 2009 года на заседаниях президиума дорпрофсожа и его филиалов рассматривались вопросы, касающиеся безопасности движения поездов; оздоровления работников — одного из важных моментов в вопросе профилактики безопасности, ведь от человеческого фактора зависит немало, режима труда, отдыха и условий работы локомотивных бригад.

В прошедшем году в санаториях-профилакториях дороги прошли реабилитацию 1825 работников локомотивных бригад (план 1752 человека).

В течение 2009 года силами дорожного комитета профсоюза, его филиалов организовано обучение более 300 профсоюзных работников (освобожденные и не освобожденные председатели профсоюзных комитетов предприятий, штатные работники филиалов дорпрофсожа) с обязательным включением в планы обучения вопросов, связанных с безаварийной работой железнодорожного транспорта. На всех отделениях дороги и на уровне дороги были проведены слеты-совещания общественных инспекторов по безопасности движения поездов, в работе которых принимал участие и дорпрофсож.

Виталий Ильич обратил внимание

на тот факт, что Положением об организации общественного контроля за обеспечением безопасности движения поездов в открытом акционерном обществе «РЖД», утвержденном распоряжением ОАО «РЖД» от 04.03.09 № 438р советы общественных инспекторов функциональных филиалов, расположенных в границах дороги, находящихся в прямом подчинении ОАО «РЖД», информируют о своей деятельности только совет компании и не входят в дорожные советы. Это, естественно, сказывается на безопасности движения поездов в этих филиалах. На последнем заседании президиума (19 января 2010 года) по предложению дорожного совета принято решение обратиться в компанию с просьбой дать указание функциональным филиалам замкнуть работу общественности на дорожные советы с предоставлением предусмотренных отчетов.

Общественными инспекторами проведено более 15 тысяч проверок, выявлено свыше 17 тысяч нарушений и более 300 предотвращено.

В 2009 году снизился коэффициент активности общественных инспекторов, на одного общественного ревизора приходится 13,4 проверки против 13,8 в 2008 году. Однако коэффициент эффективности вырос с 2,3 в 2008 году до 2,6 в 2009 (количество обнаруженных нарушений/на кол-во проверок). При этом наиболее активно организована работа на Тындинском отделении, где коэффициент активности равен 19,3, на Хабаровском отделении этот показатель равен 18,4, Комсомольском — 10,3, Владивостокском — 2,6.

Для большей мотивации работы общественных ревизоров в течение 2009 года приказами начальника дороги, начальников отделений, а также руководства компании были поощрены 411 общественных инспекторов по безопасности движения поездов, лучшим общественным инспекторам были выделены четыре бесплатных путевки за счет средств Роспрофжела на санаторно-курортное оздоровление в оздоровительном комплексе «Гостиница Реал» в Сочи. В газете «Профсоюзная жизнь» в рубрике «Безопасность» регулярно освещается работа, проводимая лучшими советами общественных инспекторов по безопасности движения и лучшими общественными инспекторами.

В заключение своего выступления председатель дорпрофсожа выразил уверенность, что совместные усилия смогут переломить в сторону улучшения вопросы безопасности движения поездов на дороге.

Антонина ПИВНЕВА

ЛУЧШИЕ уполномоченные по охране труда Дальневосточной железной дороги

Подведены итоги смотра-конкурса на звание «Лучший уполномоченный по охране труда Дальневосточной железной дороги» за 2009 год. Основными критериями оценки работы уполномоченного по охране труда являлись: отсутствие случаев производственного травматизма в бригаде, участке, цехе по месту трудовой деятельности и избрания уполномоченного лица по охране труда в проведении 2-й и 3-й ступеней контроля за состоянием охраны труда; оказание помощи работникам в защите их прав по вопросам охраны труда; активность в осуществлении контроля за устранением выявленных нарушений; участие уполномоченного лица по охране труда в обучении работников безопасным методам и приемам труда; проведение бесед с работниками подразделения, цеха, участка по вопросам охраны труда.

Рассмотрев представленные с отделений железной дороги материалы, комиссия признала победителем смотра-конкурса на звание «Лучший уполномоченный по охране труда Дальневосточной железной дороги» Георгия Васильевича Таранова, инженера по гражданской обороне Уссурийской дистанции гражданских сооружений с вручением ему почетной грамоты и выплатой денежной премии в размере 7000 рублей.

Второе место с вручением почетной грамоты и выплатой денежной премии в размере 5000 рублей присуждено Ларисе Петровне Кейван, дежурной по железнодорожной станции Сети

Тындинского отделения дороги.

Третье место с вручением почетной грамоты и выплатой денежной премии в размере 3000 рублей — Анатолию Владимировичу Леонтьеву, слесарю-электрику участка ремонта путевых машин ст. Бикин специализированной путевой машинной станции № 317 Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин.

За активное участие в смотре-конкурсе принято решение наградить почетной грамотой и выплатить денежную премию в размере 1000 рублей:

— Штырхуна Анатолия Ивановича — машиниста ДГКу Комсомольской дистанции пути;

— Иванова Анатолия Валерьевича — оператора дефектоскопной тележки Верхнезейской дистанции пути;

— Синчука Василия Антоновича — старшего осмотрщика-ремонтника контрольного пункта осмотра вагонов ст. Лопча вагонного эксплуатационного депо Тында;

— Логинову Людмилу Владимировну — приемосдатчика груза и багажа железнодорожной станции Уссурийск;

— Воробьеву Наталью Анатольевну — электромеханика Хабаровской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— Косовского Иннокентия Александровича — монтера пути Бикинской дистанции пути;

— Сазонова Петра Николаевича — машиниста электровоза эксплуатационного локомотивного депо Облучье;

— Дятлова Александра Михайловича — монтера пути Владивостокской дистанции пути.

ОТДЫХ БУДЕТ ПОЛНОЦЕННЫМ

На станции Высокогорная Комсомольского отделения Дальневосточной железной дороги торжественно сдан административно-бытовой корпус (АБК) с комнатами отдыха локомотивных бригад.

Строительство АБК осуществлено в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» «Развитие эксплуатационного комплекса локомотивного хозяйства». В прошлом году были введены в промышленную эксплуатацию дома отдыха локомотивных бригад в Облучье и Хабаровске (Хабаровское отделение), необходимость строительства которых обусловлена значительными дополнительными объемами перевозок в связи с транспортировкой нефти по проекту ВСТО.

На участке Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань, в связи с формированием Ванинско-Советскогаванского транспортно-промышленного узла, предполагается увеличение в несколько раз объема перевозок грузов, соответственно возрастет и количество локомотивных бригад.

— Дома отдыха локомотивных бригад являются важнейшей частью системы обеспечения безопасности железнодорожных перевозок, они должны поддерживать хорошее физическое и моральное состояние машинистов, — отметил на митинге по поводу открытия АБК начальник дороги Михаил Заиченко. — Этот административ-



ный корпус специально построен под те возрастающие объемы перевозок, которые уже сегодня имеются на Комсомольском отделении дороги. В 2009 году на этом участке было перевезено 12,5 млн тонн грузов, что на 4,6 млн тонн выше уровня 2008 года. Объемы, заявленные предприятиями Ванинско-Советскогаванского транспортного узла на 2010 год, еще значительнее, для этого мы развиваем инфраструктуру дороги.

В трехэтажном кирпичном здании общей площадью 5,5 тыс. кв. метров расположены помещения эксплуатационного персонала: ин-

структорская, пункт явки локомотивных бригад, комната дежурного по депо, кабинеты администрации, кабинет предрейсового инструктажа, кабинеты расшифровщиков, пункт предрейсового медицинского осмотра. Комнаты отдыха состоят из 12 двухместных номеров и 13 трехместных, есть столовая на 40 мест, гардероб. Здание отделано с применением навесной фасадной системы «Краспан» из фиброцементных плит с цветным покрытием.

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

ПРОВЕРКИ ПОКАЗАЛИ

НАРУШЕНИЙ ЕЩЕ НЕМАЛО

В ходе контроля выполнения требований законодательства об охране труда технические инспекторы труда профсоюза в январе провели очередные проверки состояния охраны труда:

В эксплуатационном вагонном депо Комсомольск при проверке ремонтного тупика ПТО Комсомольск выявлено, что сварщик Чернышев находился на рабочем месте в не пригодной для использования (рваной) спецодежде; слесарь-ремонтник А. А. Тараканов находился на рабочем месте без удостоверения по охране труда; в помещении пункта обогрева ремонтного тупика ст. Комсомольск допускается курение в необорудованных местах. Для производства работ по ремонту вагонов используется неиспытанная деревянная лестница (эксплуатация ее запрещена). На ПТО Комсомольск отсутствует журнал учета присвоения 1 группы по электробезопасности не электротехническому персоналу (форма ПУ-130); в нарушение п. 2.2.14 ПТЭЭП в электрощитовой на вводном распределительном щите не нанесены надписи, указывающие операции «Включить», «Отключить».

Проведена проверка состояния охраны труда, электро-, промышленной и пожарной безопасности на 9 околотке Комсомольской дистанции пути. При проведении проверки установлено, что в журнале трехступенчатого контроля (начат 26.11.09) отсутствует перечень вопросов, проверяемых при проведении ступеней контроля;

отсутствуют отметки об устранении выявленных замечаний при проведении 2 ступени контроля и при проведении 1 ступени контроля. Лестница, ведущая на второй этаж околотка, не снабжена противоскользким покрытием; в Инструкциях по охране труда ИОТ ПЧ-6-063-06 «По очистке стрелочных переводов от снега», утвержденной 26.10.06, и ИОТ-ПЧ-16-010-06 «Требования безопасности при нахождении работников на железнодорожных путях», утвержденной 29.11.06, не внесено требование схода работающих с пути за 500 метров до приближающегося подвижного состава (указано расстояние 400 метров).

Перечень нормативных документов и инструкций по охране труда околотка № 9 устарел, требуется его обновление в связи с вводом и пересмотром нормативных документов, например, пунктом 9 указана Инструкция по охране труда для монтера пути ИОТ ПЧ-16-029-03, которая была пересмотрена в 2008 году. Не представлена Инструкция по охране труда для монтера пути, пешеходный мост через железнодорожные пути очищен от снега частично (только до середины), отсутствуют предупреждающие и предписывающие знаки.

В январе проведена проверка состояния охраны труда в Тындинском региональном центре связи. В ходе проведения проверки было выявлено 27 нарушений норм и правил охраны труда. Начальнику центра выдано преставление по устранению выявленных нарушений.

В бригаде механизации и автотранспорта график работы на декабрь 2009 года не был утвержден руководством центра; работники не ознакомлены с графиком; график не вывешен на видном месте.

В гараже общее освещение не соответствует установленным нормам освещения объектов железнодорожного транспорта; капитальный ремонт здания не проводился длительное время, вследствие чего в помещении потолок и стены покрыты грибом, загрязнены, отделка частично разбита. Козелки отсутствуют, тормозных башмаков недостаточно, расчет их необходимого количества не произведен. Компрессор для накачки шин отсутствует, лежаки отсутствуют, не имеется ламп переносного местного низковольтного освещения. Акты периодических проверок (журнал) работы переносных электростанций (модели производителя «Honda») отсутствуют. Имеющаяся переносная лестница не соответствует требованиям безопасности: ступеньки не врезаны в тетивы; не имеется металлических стяжек, специальных упоров, лестница не испытана, не имеет инвентарного номера. Журнал ежедекадного осмотра не ведется.

Не имеется необходимого числа манометров и приборов, определяющих температуру, на входной и выходной магистралях теплопровода в распределительном узле гаража; распределительный узел не отделен капитальной стеной от помещения гаража. Пожарный

гидрант гаража установлен в труднодоступном месте. В помещении имеется неизолированная электропроводка, оголенные концы которой свободно свисают со стены помещения; нулевой провод электрической розетки, установленной рядом со входом в помещение, разорван через вкрученный в деревянную доску шуруп. В месте соединения имеются следы ранее возникших возгораний. На электрической (ЩС-1) хранятся бывшие в употреблении детали и части электрических розеток, другие отходы производства. Общеобменная вентиляция в помещении гаража частично демонтирована и не работает. Отводы выхлопных газов в помещении не устроены. День охраны труда и технические занятия проводятся в один день, однако отдельный план проведения технических занятий в бригадах механизации и автотранспорта отсутствует. Тематика их выбирается руководителем произвольно.

В Доме связи на ст. Тында на первом этаже здания хранится металлическая не испытанная лестница, не имеющая соответствующих надписей об ее испытании. Капитальный ремонт здания не проводился длительное время, вследствие чего стены здания в отдельных местах имеют трещины, отслоенную и отвалившуюся штукатурку. Так, например, на третьем этаже здания имеется сквозная трещина несущей стены.

В РТУ отсутствует журнал учета содержания и выдачи средств защиты от поражения электрическим

током, соответственно, контроль за своевременным испытанием всех средств защиты, имеющихся на участке, не ведется. Технические занятия в октябре, ноябре и декабре 2009 года на участке не проводились. План проведения технических занятий на участке к проверке не представлен. На рабочих местах участка и имеющихся полках в помещении участка беспорядочно лежат различные части машин и механизмов, электрических узлов и т. п.

Чистка и стирка спецодежды в РЦС не производится. Акты проверки изоляции силовой и осветительной проводки по домам связи (Тында, Дипкун, Верхнезейск, Февральск) отсутствуют.

В ходе проведения проверки проводилась беседа с работниками цеха бригады механизации и автотранспорта (4 чел.), работниками дома связи на ст. Тында (9 чел.). Выданное представленные рассмотрено на оперативном совещании у начальника РЦС С. Л. Цыганчука в присутствии всех причастных должностных лиц. Приказом начальника РЦС привлечены к дисциплинарной ответственности электромеханик бригады автотранспорта В. Г. Глушков, старший электромеханик бригады радиосвязи А. В. Тонких, старший электромеханик бригады РТУ № 1 А. Р. Зарипов.

В настоящее время часть выявленных нарушений устранена, остальные будут устранены в соответствии с установленными техническим инспектором труда более поздние сроки.

НЕ БЕЗОПАСНЫЙ ТРУД

Окончание. Начало на 1-й стр.

Выявлен вопиющий факт проведения испытаний электрозачитных средств с нарушением требований Инструкции по применению и испытанию средств защиты, используемых в электроустановках: отсутствуют методики по испытаниям средств защиты, не оборудовано место для испытаний штанг изолирующих, указателей напряжения, клещей изолирующих и измерительных. Было выдано предписание об отстранении работников до проведения инструктажа и запрещении испытаний средств защиты до оборудования лаборатории. И это далеко не все нарушения, выявленные в ходе проверки.

Особую тревогу вызывает состояние дел в дирекциях и дочерних обществах из-за неудовлетворительной организации работы по системе управления охраной труда, низкой профилактической работы по предупреждению производственного травматизма. За истекший период в данных дирекциях допущены 14 случаев, при которых пострадали 18 работников, из них 6 травмированы смертельно (ДРП — 4, РДОП — 1, НС — 1). Допущены два групповых случая с шестью пострадавшими, четверо из которых погибли.

Наихудшее положение дел с производственным травматизмом сложилось в Дальневосточной дирекции по ремонту пути (вышла из состава железной дороги 01.07.08). Всего за прошлый год в дирекции допущены 6 случаев, при которых пострадали 9 человек.

В Хабаровской дирекции связи в результате дорожно-транспортного происшествия допущен групповой случай с 2 пострадавшими, 1 из них травмирован смертельно.

Случай со смертельным исходом также допущен в Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров.

Согласно телеграфного указания первого вице-президента ОАО «РЖД» В. Н. Морозова от 30.09.09 № 15992 и на основании Регламента взаимодействия железных дорог с дирекциями, не входящими в состав железных дорог, по вопросам охраны труда, промышленной, пожарной и экологической безопасности, производственному травматизму от 30.01.07 № 131р персоналом службы охраны труда и промышленной безопасности с причастными специалистами региональных дирекций в октябре и ноябре прошлого года были проведены целевые проверки организации и проведения работ в вопросах охраны труда, электро-, промышленной и пожарной безопасности в дирекциях, вышедших из состава дороги.

Дорога принимает участие в расследовании и рассмотрении причин и обстоятельств несчастных случаев на производстве со смертельным исходом, случаев пожаров, произошедших на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказывает методическую помощь в организации обучения и проверки знаний руководителей и специалистов по вопросам охраны труда, промышленной, пожарной и экологической безопасности, предоставляет по заявке руководителей дирекций вагон охраны труда для изучения работниками вопросов охраны труда, осуществляет производственный экологический контроль за выбросами и сбросами вредных веществ в окружающую среду и размещением отходов в структурных подразделениях дирекций, оказывает методическую помощь в организации работы в

области промышленной безопасности и многое другое.

На заседании президиума было отмечено, что в целом по дирекциям и в проверенных структурных подразделениях качество проводимой работы по улучшению условий труда, профилактике производственного травматизма за последние два года снизилось. Выявлены серьезные нарушения в системе управления охраной труда, промышленной, электро- и пожарной безопасностью. Руководители дирекций не наладили четкую профилактическую работу в вопросах охраны труда.

Проведя анализ представленных актов оперативных проверок проводимых руководителями как дирекций, так и структурных подразделений, можно сказать о их низком качестве. В ходе проверок не уделяется должного внимания выполнению приказов, телеграмм, нормативных документов ОАО «РЖД», центральных дирекций, а также вопросам соблюдения технологии производства работ, выполнения работниками требований охраны труда.

Руководителями Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров не выполняется график целевых проверок. Проводимые проверки в структурных подразделениях в большей степени касаются вопросов соблюдения безопасности движения и технических вопросов. Охрана труда, электро-, промышленная и пожарная безопасность проверяется в основном на уровне первой ступени контроля на предприятии, при этом не выявляются серьезные недостатки и нарушения требований охраны труда.

Все вышеперечисленные недостатки сказываются и на организации контроля за состоянием охраны труда в структурных подразделениях дирекций. Так, с нарушением требований организован и проводится трехступенчатый контроль в таких структурных подразделениях как пассажирские вагонные депо Хабаровск, Тынды, Владивосток, рельсосварочный поезд № 19, путевая машинная станция № 233.

Контроль за устранением выявленных в ходе проверок замечаний в вопросах охраны труда, электро-, промышленной и пожарной безопасности в таких дирекциях как Дальневосточная региональная дирекция по обслуживанию пассажиров, Дальневосточная региональная дирекция железнодорожных вокзалов, Дальневосточная дирекция по ремонту грузовых вагонов проводится на низком уровне — практически на восьмидесяти процентах актов отсутствуют отчетные материалы от руководителей структурных подразделений об устранении выявленных замечаний.

В структурных подразделениях дирекций рассмотрены итоги проведения третьей ступени контроля и оперативных проверок в большинстве случаев проводится формально, в итоговых протоколах не приводится анализ проводимой работы, констатируются только выявленные замечания и количество проверок, не ставятся задачи по улучшению положения дел в вопросах охраны труда и профилактики производственного травматизма.

С момента выхода из состава дороги в дирекциях центрального подчинения и их структурных подразделениях наметилась тенденция к ухудшению работы в части обучения и проведения проверки знаний требований охраны труда работников, в том числе в специализированных учебных орга-

низациях. Не проведена проверка знаний требований охраны труда у ряда специалистов (ИТР) Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов, Дальневосточной дирекции по ремонту грузовых вагонов, Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров (ИТР — экономисты, инженеры по нормированию труда и другие были отстранены от работы),

В Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров не установлен контроль за своевременным обучением и проведением проверки знаний требований охраны труда руководителей и специалистов дирекции и ее структурных подразделений, в том числе и в специализированных учебных заведениях, нет списка руководителей и специалистов подведомственных структурных подразделений с указанием периодичности проверки знаний. Протоколы проверки знаний требований охраны труда оформляются с нарушением требований.

В Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов, в нарушение требований п. 1.8, 1.9 Положения об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников открытого акционерного общества «Российские железные дороги» даже не создана комиссия по проверке знаний требований охраны труда с указанием председателя комиссии, его заместителя и членов комиссии.

Кроме вышеперечисленных нарушений СВТО и нормативных требований, в Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров не установлен надлежащий контроль за исполнением требований телеграфных указаний ОАО «РЖД», ФПД, Дальневосточной железной дороги по предупреждению производственного травматизма.

В связи с отсутствием должного финансирования не выполняется план по улучшению условий и охраны труда в полном объеме в пассажирском вагонном депо Хабаровск, региональном центре связи Владивосток, путевой машинной станции № 233.

В региональном центре связи Владивосток, пассажирских вагонных депо Хабаровск, Владивосток, вагонном ремонтном депо Комсомольск-на-Амуре не осуществляется проверка качества поступающей спецодежды, спецодежды и СИЗ, допускаются случаи не выдачи работникам спецодежды, спецодежды и СИЗ согласно норм в установленные сроки. В пассажирском вагонном депо Владивосток большое время не введена в работу машина по химической чистке спецодежды «Прожим» П16-111, установленная в помещении рядом с аккумуляторным отделением.

В путевой машинной станции № 233 не обеспечивается полный комплекс санитарно-бытовых условий. Содержание территории, проходов, проездов не удовлетворяет требованиям, несвоевременно убираются материалы верхнего строения пути, в целом территория не благоустроена, проезды по территории не имеют твердого покрытия. Не убираются пришедшие в негодность служебные вагоны, списанное оборудование, материалы.

В пассажирском вагонном депо Владивосток с нарушением требований эксплуатируется территория ранжирного парка, так как не произведена отсыпка песком обледенелых мест служебных проходов в междупутьях парка отстоя и ремонта вагонов. В

местах пересечения маршрутов служебных проходов с автотранспортными и железнодорожными перевозками отсутствуют предупреждающие знаки. В местах выходов из вагонов и вдоль железнодорожных путей разбросаны тормозные колодки, что может привести к травмированию составителей, проводников и других работников депо.

Следует также обратить внимание руководителей дирекций, что в нарушение требований квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и других служащих и протокола ЦБТ от 01.12.05. № 2 п. 1.3 на инженеров по охране труда дирекций и их структурных подразделений возлагаются обязанности не свойственные их работе. Например, на инженера по охране труда Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов возложены обязанности инженера по подготовке кадров в полном объеме; на ведущего инженера по охране труда пассажирского вагонного депо Хабаровск возложены обязанности осуществления контроля за въездом постороннего автотранспорта на территорию предприятия (оформление пропусков, ведение экрана на право въезда).

В дирекциях, не входящих в состав дороги, не уделяется должного внимания вопросам электробезопасности. В первую очередь необходимо отметить Дальневосточную региональную дирекцию по обслуживанию пассажиров. Так, проверка пассажирского вагонного депо Хабаровск и самой дирекции показала, что руководители депо самоустранились от работы, направленной на профилактику электротравматизма, вся работа по организации безопасной эксплуатации электроустановок возложена на главного энергетика, главным инженером депо и другими руководителями, не уделяется внимание вопросам электробезопасности. Контроль со стороны руководства Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров также отсутствует, проведенная проверка показала, что замечания, выявленные оперативной проверкой в декабре 2008 года (акт НБТ от 24.12.08), устраняются медленными темпами, по настоящее время не устранен целый ряд замечаний.

Электротехнический персонал не обеспечен в необходимых количествах испытанным ручным изолирующим инструментом. Имеющийся инструмент не испытывается (замечание повторное). И это далеко не весь перечень выявленных замечаний. В самой дирекции до сих пор не создана легитимная комиссия для проверки знаний норм и правил работ в электроустановках у лиц, ответственных за электрохозяйство, их замещающих и членов комиссий в структурных подразделениях — депо.

В целом по дирекциям проверки показывают, что после выхода их из состава железной дороги резко снизилось качество подготовки электротехнического персонала и работы, направленной на профилактику электротравматизма.

Вызывает тревогу положение дел по вопросам промышленной безопасности. В первую очередь это относится к Дальневосточной дирекции по ремонту пути. В путевой машинной станции № 233 козловые краны эксплуатируются с трещинами по сварным швам в основных металлоконструкциях. В путевой машинной

станции №249 здание ОРП находится в аварийном состоянии, есть просадки несущих опор по всему периметру здания, течь кровли. Проводятся незначительные восстановительные работы только своими силами, без финансовых вложений.

В вопросах профилактики производственного травматизма ухудшилось взаимодействие с Дальневосточной региональной дирекцией по обслуживанию пассажиров. В нарушение установленных сроков (распоряжение ОАО «РЖД» от 28.10.04 № 3484р «Об утверждении внутренних форм статистической отчетности по охране труда, промышленной безопасности и производственному травматизму») дирекцией не представляются в службу охраны труда и промышленной безопасности отчеты о выполнении Плана организационно-технических мероприятий по профилактике производственного травматизма в поездах дальнего сообщения. В службу также не передается информация о транспортных происшествиях, в результате которых пострадали застрахованные пассажиры.

Президиум дорпрофсоюза обязал руководителей дирекций, вышедших из состава дороги, работу по координации взаимодействия с Дальневосточной железной дорогой проводить в строгом соответствии с Регламентом взаимодействия железных дорог с дирекциями, не входящими в состав железных дорог, по вопросам охраны труда, промышленной, пожарной и экологической безопасности, производственному травматизму, утвержденным распоряжением первого вице-президента ОАО «РЖД» И. Н. Морозова. При разработке локальной нормативной документации по охране труда, электробезопасности, промышленной и пожарной безопасности учитывать требования действующих на дороге нормативных документов, отражающих специфику работы в данных вопросах в границах Дальневосточной железной дороги.

Председателям филиалов дорпрофсоюза, профсоюзных комитетов предприятий Дальневосточной железной дороги, филиалов ОАО «РЖД» и ДЗО рекомендовано совместно с первыми руководителями структурных подразделений дороги проанализировать работу руководителей среднего звена в вопросах охраны труда, промышленной и электробезопасности. В срок до 20 февраля 2010 года совместно с представителями работодателя провести рабочие собрания в трудовых коллективах подразделений по усилению профилактики производственного травматизма и улучшению условий труда работающих, состоянию трудовой и технологической дисциплины.

Довести до сведения коллективов разработанные мероприятия по предупреждению несчастных случаев на производстве и потребовать их исполнения от всех руководителей производств работ, включая в планы работ работодателя заслушивание уполномоченных лиц по охране труда (старшего уполномоченного по охране труда) и совместного комитета по охране труда с указанием конкретного месяца текущего года. Заслушивания проводить не реже одного раза в квартал, оказывать руководству структурных единиц отделений дороги и дирекций всемерную помощь в организации работы по охране труда, профилактике производственного травматизма.



СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ РАБОТУ ПРОФСОЮЗА

Такой видит свою первостепенную задачу профком НОД-4 собственно

Первичная профсоюзная организация НОД-4 собственно единственная, пожалуй, объединяющая несколько предприятий и не только. В составе профорганизации 56 станций, санаторий-профилакторий «Горячий ключ», что в Тумнине, 5 восстановительных поездов, Комсомольский учебный центр, отдел АСУ на отделении дороги и аппарат отделения дороги. Помимо этого на профсоюзном учете стоят 467 неработающих пенсионеров.

— Наш профсоюзный комитет строит свою работу по годовому и квартальным планам, — рассказывает председатель профкома Наталья Нестерчук. — На заседаниях профкома рассматриваются вопросы состояния охраны труда, безопасности движения поездов, вопросы соблюдения трудового законодательства, летнего отдыха детей, информационного обеспечения членов профсоюза, мотивации профсоюзного членства, работы с молодежью и жилью, обеспечение спецодеждой работников отдела перевозок и другие. Решались вопросы по незаконному лишению премии, сокращению работников санатория «Горячий ключ» и т. д.

— Познакомившись с условиями труда и быта работников и пенсионеров линейных станций, профсоюзный комитет отметил массу нерешенных вопросов, касающихся обеспечения станций топливом, доставки дежурных по станции на работу и с работы, вопросы жилья, обеспечения детей детскими садами и многие другие. Это и стало основным направлением нашей деятельности, — рассказывает Наталья Владимировна. — Но на сегодняшний день все вопросы в основном решаемы, так как мощным гарантом социальной защищенности работников и пенсионеров стал коллективный договор нашей компании, о котором с уверенностью можно сказать: он позволил обеспечить нормальную рабочую обстановку в коллективах и укрепить уверенность в завтрашнем дне.

Профсоюзным комитетом ведется постоянный контроль за соблюдением режима труда и отдыха работников. Ежемесячно согласовываются графики сменности, не допускающие случаи переработок у сменных работников. При проведении проверок на местах осуществляется постоянный контроль за выполнением графиков.



Приемка спецодежды

К вопросам охраны труда у профсоюзного комитета особое внимание, а сложная работа с руководством отдела перевозок и инженерами по охране труда помогает предупреждению случаев производственного травматизма, способствует улучшению санитарно-бытовых условий работников, проведению весенних и осенних смотров состояния охраны труда, улучшению качества проведения дней охраны труда.

На высоком уровне организована совместная работа по профилактике случаев производственного травматизма. Начальники линейных станций с участием профгруппиров, уполномоченных по охране труда проводят беседы в школах, показывают детям видеofilмы, проводят конкурсы рисунков на тему «Железная дорога — зона повышенной опасности». По результатам конкурсов дети всегда награждаются памятными подарками. Такие мероприятия для школьников становятся не только разъяснительно-профилактической работой, но и способствуют пониманию опасности игр вблизи железной дороги.

Профилактическая работа по вопросам безопасности труда в отделе перевозок проводится согласно плану профилактических мероприятий по предупреждению производственного травматизма, годового плана мероприятий по улучшению условий труда и других нормативных и правовых документов, действующих на отделении дороги. Профсоюзный комитет тоже не остается в стороне. В течение

прошлого года приобретались микроволновые печи, электрочайники, поттеры.

Девяносто уполномоченных по охране труда провели 491 проверку, выявлены 572 нарушения, выданы 15 предложений, были внедрены 29 предложений, направленных на улучшение условий охраны труда.

Большое внимание профкомом уделяется молодым специалистам. При профсоюзном комитете создана специальная комиссия по работе с молодежью, которую возглавляет инженер-математик НОД собственно аппарата Никита Руманцев. Необходимость ее создания была очевидна — поддержка молодых специалистов очень важна для будущего железной дороги. Комиссия старается решить вопросы по ипотечному кредитованию, помогает молодым родителям с устройством детей в детские сады, а также с путевками в детские оздоровительные лагеря.

Благодаря организаторской способности председателя молодежной комиссии Никиты Геннадьевича, при поддержке спортивного клуба «Локомотив» и не без инициативы молодых специалистов постоянно организуются спортивные соревнования и спартакиады.

— Особенно забываемой для нас, — говорит председатель Наталья Нестерчук, — стала городская туриада-2009 по лыжным гонкам на приз филиала дорпрофсожа на Комсомольском отделении дороги «Таежные тропы», посвященная Году молодежи, где команда аппарата отделения дороги завоевала кубок.

Мы постоянно держим связь с ветеранами. Имея за плечами многолетний профессиональный опыт, ветераны вносят неоценимый вклад в производственную деятельность в качестве наставников молодых и общественных инспекторов по безопасности движения поездов и охране труда. При отделенческом совете создана комиссия общественных инспекторов по охране труда и безопасности движения поездов. Данную комиссию возглавляет заместитель председателя отделенческого совета ветеранов К. П. Пильщиков. Только в декабре 2009 года ветераны-общественники, провели в трудовых коллективах отделения дороги 25 собраний, 50 проверок, составлены 47 актов, обнаружены 165 замечаний.

Отделенческая ветеранская организация много внимания

уделяет патристическому воспитанию молодежи в соответствии с Молодежной программой ОАО «РЖД» на 2006–2010 годы. Ветераны частые гости в учебных заведениях и в трудовых коллективах. Они передают свой богатый производственный и жизненный опыт молодежи, рассказывают о славных традициях поколений железнодорожников.

В 2009 году трижды проходили рабочие встречи с руководством отделения и филиала дорпрофсожа на Комсомольском отделении с приглашением председателей профсоюзных комитетов и ветеранским активом. В соответствии с дорожным коллективным договором и заявками советов в 2009 году 121 пенсионер оздоровился в здравницах дороги, в оздоровительных центрах «Наречное» и «М. Горького» (Ружино).

Отделенческий совет и ветеранские организации узла ст. Комсомольск активно участвуют в спортивной жизни города. В течение пяти лет они становились чемпионами летних и зимних спартакиад Центрального округа и Комсомольска-на-Амуре, пять раз становились победителями лыжного марафона на приз Юлии Чепаловой.

В сентябре 2009 года спортивная команда отделенческого совета заняла первое место на летних спартакиадах Центрального округа и Комсомольска-на-Амуре.

Большое внимание профком уделяет санаторно-курортному лечению и отдыху трудящихся. Большим спросом у работников и пенсионеров пользуется санаторий-профилакторий «Тумнин», который является самой востребованной оздоровительной базой наших работников. Хочу сказать, мы идем навстречу любому пенсионеру, стараемся понести расходы, затраченные на оплату путевок.

Ну а для того чтобы все члены профсоюза знали о том, что делает профком, дорпрофсож, какие

сегодня главные задачи стоят перед коллективами, важно донести всю информацию до каждого работника. В здании отделения дороги имеется стенд «Профсоюзная жизнь», информация на стенде постоянно обновляется. Для профгрупп выпущены газеты «Сигнал» и «Профсоюзная жизнь», и журнал «Информационный вестник», которые отправляются корреспонденцией в профгруппы железнодорожных станций, восстановительные поезда, санаторий-профилакторий «Тумнин» и отделы аппарата отделения дороги. Совместно со специалистами отдела перевозок председатель регулярно выезжает на линейные станции проводит единый информационный день Роспрофжела, приводятся в порядок информационные стенды в профгруппах. В профкоме подключена электронная почта с выходом в Интранет, откуда берется необходимая информация и направляется во все 45 профгрупп.

В смотре-конкурсе на лучшую первичную профсоюзную организацию, посвященном 105-летию Роспрофжела, профсоюзной организации НОД-4 собственно дорпрофсож присудил поощрительную премию. И это вполне заслуженная награда. 99,9 процента работников являются членами профсоюза. Такой высокий процент говорит о том, что люди действительно верят профкому, который, в свою очередь, старается в полном объеме защитить социальные и экономические права своих работников, их детей, а также пенсионеров.

— Для того чтобы стать реальной силой, способной на деле решительно отстаивать интересы наших работников, мы должны неустанно и последовательно совершенствовать работу профсоюза, добиваться стопроцентного членства, так что работать есть над чем, — подвела итог рассказа о деятельности профкома Наталья Владимировна.

Юлия ВОЛКОВА

Подведены итоги смотра-конкурса на лучшую первичную профсоюзную организацию Роспрофжела на Дальневосточной железной дороге, посвященного 105-летию Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей.

Среди первичных профсоюзных организаций с освобожденными от основной работы председателями профкома победителями признаны:

- 1 место с вручением денежной премии в сумме 30 тысяч рублей — первичная профсоюзная организация Уссурийской дистанции пути;
- 2 место с вручением денежной премии в сумме 20 тысяч рублей — первичная профсоюзная организация вагонного эксплуатационного депо Хабаровск-2;
- 3 место с вручением денежной премии в сумме 10 тысяч рублей — вагонное пассажирское депо Первая Речка.

Среди первичных профсоюзных организаций, где председатели профкома не освобождены от основной работы), победителями признаны:

- 1 место с вручением денежной премии в сумме 25 тысяч рублей — первичная профсоюзная организация Тындинского регионального центра связи Хабаровской дирекции связи;
- 2 место с вручением денежной премии в сумме 15 тысяч рублей — первичная профсоюзная организация школы-интерната № 29 станции Уссурийск;
- 3 место с вручением денежной премии в сумме 10 тысяч рублей присуждено первичной профсоюзной организации НУЗ «Амбулатория на ст. Влочаевка-2».

Кроме того, конкурсная комиссия приняла решение учредить поощрительные премии в сумме 8 тысяч рублей:

- первичной профсоюзной организации Тындинской дистанции гражданских сооружений;
- первичной профсоюзной организации Биробиджанской дистанции пути;
- первичной профсоюзной организации НОД-собст. Комсомольск.



Дети рисуют дорогу

ВИКЖЕЛЬ: ПЕРВЫЙ ОПЫТ ОБЪЕДИНЕНИЯ

Хозяйственный кризис и революция поставили на повестку дня жизни России вопрос о децентрализации управления железными дорогами, которые являлись своего рода «кровеносной системой» страны.

8 апреля 1917 года Временное правительство приняло постановление об образовании временных наблюдательных комитетов при центральных и местных учреждениях ведомства путей сообщения. В развитие этого постановления Некрасов 15 апреля утвердил Правила о наблюдательных комитетах и Инструкцию по выборам в эти комитеты. Временные наблюдательные комитеты учреждались в Управлении железных дорог МПС, при местных управлениях железных дорог и правлениях частных железнодорожных обществ, а также в железнодорожных мастерских.

Половину состава комитетов назначала администрация ведомства путей сообщения, другую избирали сами железнодорожники всеобщим, равным, прямым и тайным голосованием. Комитеты были призваны разрешать на разных уровнях конфликты между рабочими и служащими, с одной стороны, и администрацией — с другой. Временное правительство 7 июля утвердило представление МПС. Министру предоставлялось право по соглашению с общественными организациями избирать из общественных деятелей комиссаров на казенные и частные железные дороги, а также в правления железнодорожных обществ для наблюдения за их деятельностью в пределах, определяемых инструкцией, утверждаемой министром путей сообщения.

Стремительно менявшаяся политическая ситуация, видимо, не позволила МПС держать под контролем процесс избрания (назначения) комиссаров. Только этим можно объяснить содержание телеграммы помощника начальника Управления железных дорог В. П. Рейслера по дорогам от 9 сентября, в которой он просил сообщить в министерство, «кто и чьим распоряжением назначены комиссарами в правление и управление дороги».

Из поступающих с мест телеграмм следует, что на половине дорог комиссаров не было. Так, с Московско-Виндавско-Рыбинской железной дороги сообщили: «При управлении комиссаров не имелось и не имеется ныне». Из телеграмм, присланных в министерство, также ясно, что большинство комиссаров было назначено профсоюзами железнодорожников.

Полным ходом шла и самоорганизация железнодорожников. «Годами придавленные и обездоленные, железнодорожники подняли головы, — писал инженер путей сообщения В. И. Клеменчич, — началось заявление массовых претензий и по отношению к вознаграждению, и по улучшению общих бытовых условий, а также часто — личного характера». Активисты прежнего, дореволюционного, Союза железнодорожников повсеместно приступили к воссозданию профсоюзных ячеек, в которые железнодорожники обращались за разрешением всех возникавших вопросов.

С 8 по 17 апреля в Петрограде прошла Всероссийская конференция железнодорожников, учредившая Всероссийский железнодорожный союз, в который вошли местные союзы служащих и рабочих как действовавших, так и строившихся железных дорог и союза служащих разных железнодорожных учреждений ведомства путей сообщения. Всероссийский железнодорожный союз своими задачами определил защиту и борьбу за политические, правовые, профессиональные и экономические интересы своих членов, содействие их культурному развитию, участие в общей борьбе за интересы рабочего класса и трудящихся масс против всех видов угнетения и эксплуатации, «наблюдение

за правильным ведением железнодорожного хозяйства в интересах демократии».

Предполагалось, что новый союз будет самостоятельно выдвигать политические требования. Было решено, что профсоюз каждой дороги проведет свой делегатский съезд, выберет делегатов на Всероссийский учредительный съезд, призванный окончательно решить вопросы железнодорожного профсоюзного движения.

Под влиянием выступлений А. Ф. Керенского и Н. В. Некрасова участники конференции приняли обращение ко всем железнодорожникам: «Отдавая себе ясный отчет в чрезвычайной ответственности, лежащей на нас по снабжению армии всем необходимым, мы, железнодорожники, должны напрячь все свои силы в работе и оставаться на местах, исполняя свой долг не за страх перед начальством, а за совесть перед своей родиной».

Железнодорожники выражали готовность не вносить анархию, не допускать неорганизованных действий, отказаться от части требований в надежде на то, что Временное правительство само предпримет определенные шаги навстречу.

Видимо, таким шагом со стороны правительства стал циркуляр Некрасова № 6321 от 27 мая, где министр заявлял, что «система управления железными дорогами, основанная на административных репрессиях, угнетении личности железнодорожных тружеников и устранении их инициативы в порученном им деле, должна отпасть». Поддержание правильности железнодорожного движения, его безопасности и непрерывности должно основываться на «дружном сотрудничестве железнодорожной администрации со служащими и рабочими». Эти задачи объединения железнодорожников преследовал создаваемый Всероссийский союз железнодорожных служащих и рабочих.

В связи с тем что на местах уже действовали местные органы союза, главные дорожные и районные комитеты, Некрасов признал необходимым по соглашению с Исполнительным комитетом Всероссийской железнодорожной конференции внести некоторые изменения в управление железными дорогами. Он, в частности, указал, что МПС и подведомственные ему учреждения «должны и будут строго согласовывать свою работу со взглядами и пожеланиями объединенных железнодорожных тружеников, чутко прислушиваясь ко всем заявлениям, идущим от союза и через союз». При этом министр заявил, что требования, поступающие не от органов союза, министерством приниматься не будут.

Всероссийскому железнодорожному союзу в лице его комитетов в центре и на местах «должно принадлежать право самого широкого контроля и наблюдения за всеми отраслями железнодорожного хозяйства и вообще за деятельностью железных дорог». Однако, подчеркнул Некрасов, распорядительной власти «пока» они не имеют. Далее министр отметил, что нравственная ответственность за состояние дел на железных дорогах лежит на всех, а ответственность юридическая продолжает в полной мере оставаться на железнодорожной администрации. Вот почему каждый сознательный железнодорожник, проникнутый «идеями революционной дисциплины», обязан исполнять ее распоряжения, хотя бы он и не был с ними согласен.

Вместе с тем комитеты союза получали право заявлять в вышестоящие инстанции о несогласии с теми или иными административными распоряжениями, вплоть до обращения в Исполком железнодорожного союза и в МПС. Если и они не сумеют выработать компромиссное решение, то железнодорожники могли апеллировать к Временному правительству. В свою очередь Некрасов призвал

железнодорожную администрацию «энергично отстаивать свои взгляды по спорным вопросам и с надлежющей полнотой освещать дело с точки зрения интересов службы, чтобы высшие инстанции, куда переходит спорный вопрос, имели возможность сделать вполне беспристрастный и объективный вывод».

Справедливо полагая, что никто из железнодорожников не может быть лишен места или ограничен в служебных правах без рассмотрения дела в установленном порядке, министр указал на необходимость впредь передавать дела об увольнении, устранении или смещении рабочих и служащих в соответствующий комитет железнодорожного профсоюза.

В циркуляре разъяснялась и позиция министра в отношении выборов должностных лиц. Некрасов считал это «невозможным до полного пересмотра всего строя государственного управления Учредительным собранием». Однако он не отрицал прав рабочих и служащих, в лице Всероссийского железнодорожного союза, на возбуждение вопроса о профессиональной пригодности (соответствии) вновь назначаемых должностных лиц. Право отвода вновь назначаемого лица могло осуществляться в течение двухмесячного срока после назначения, причем соответствующие заявления комитетов должны быть мотивированы. Впредь до отмены назначения он оставался на служебном месте и исполнял свои обязанности. В циркуляре определялся и ряд других вопросов взаимодействия администрации и профсоюза железнодорожников: освобождение от службы, содержание, суточные, оплата железнодорожного телеграфа, пользование бесплатными билетами и т. п.

Циркуляр № 6321 был враждебно встречен значительной частью административного персонала. Совет частных железных дорог 5 июня обратился с письмом к Временному правительству, в котором подводились итоги работы ведомства путей сообщения за первые три месяца после Февральской революции. Выводы были достаточно резкими: «Та политика, которая принята Министерством путей сообщения, то направление, которое дается железнодорожному делу министром путей сообщения, его словесными выступлениями и его циркулярами, угрожает в ближайшем будущем новым расстройством транспорта». Совет частных железных дорог осудил положение циркуляра о вмешательстве комитетов в распоряжения железнодорожной администрации, ибо «министр путей сообщения фактически вводит не имеющие примера в мировой практике принципы коллективного управления» в дело громадной государственной важности, с «неустойчивым и переменным составом служащих, большинство которых не несет при этом ни юридической, ни материальной ответственности».

В прессе открыто публиковались телеграммы в адрес министра путей сообщения, подобные этой: «Ознакомившись с циркуляром Министерства путей сообщения от 27 мая № 6321 и признавая, что он неизбежно внесет разьединение в среду железнодорожных деятелей, вконец подорвет и без того расшатанную дисциплину и совершенно парализует транспорт, Центральный Совет Союза инженеров путей сообщения просит г. министра разъяснить, какие меры, помимо отмены самого циркуляра, будут приняты для предотвращения столь пагубных последствий».

Некрасову в ответ на столь решительную критику пришлось заявить, что циркуляр от 27 мая является лишь временной мерой и что дело государственного строительства на железных дорогах решится Всероссийским Учредительным собранием.

15 июля в Москве в помещении Коммерческого института открылся

Всероссийский железнодорожный съезд. Большинство делегатов владели идеи, которые на страницах железнодорожной газеты высказал некто Р. Рубинов: «Всероссийское Учредительное собрание провозгласит широкую демократическую республику на началах федерации и децентрализации, и мы должны ясно и определенно сказать, что управление теми отраслями хозяйства и организация его, которые затрагивают общенародные интересы, чем является и железнодорожное хозяйство, должны перейти в руки народа. Следовательно, все управление железными дорогами должно перейти в ведение Всероссийского железнодорожного союза как единственного компетентного в железнодорожном деле учреждения. А раз так, то и Союз должен быть государственным учреждением и тем самым должен стать самоуправляющейся государственной единицей, на началах демократизации и децентрализации».

Проходивший в те же дни в Москве съезд социалистов-революционеров железнодорожников принял резолюцию о желательном вхождении всех железнодорожников во Всероссийский железнодорожный союз, который «твердо идет в рядах всех трудящихся по пути к достижению социализма» и «являясь государственным органом», будет осуществлять организацию хозяйства, труда и производства на железных дорогах.

В министерстве, по-видимому, были готовы поделиться властью с профсоюзами. Однако руководители железных дорог к таким шагам относились отрицательно. 3 августа министр путей сообщения разослал начальникам дорог депешу, в которой выразил свое мнение о возможности передачи некоторых функций железнодорожного ведомства в руки железнодорожного союза. Совет частных железных дорог отреагировал немедленно, признав на своем заседании эту депешу не имеющей распорядительного характера и не подлежащей выполнению.

Позицию правительства о взаимоотношениях администрации и профсоюза защищал новый министр путей сообщения П. П. Юренев. «К вопросу об управлении, — отметил министр, — надо относиться с еще большей осторожностью. Мы и так уже слишком дорого заплатили за двоевластие в стране, чтобы повторять вторично этот тяжелый и столь дорого обошедшийся урок». Государственным преступлением назвал Юренев вмешательство в распорядительную деятельность администрации частных лиц и организаций, «правительством на то не уполномоченных», сопровождаемое к тому же самовольным устранением должностных лиц.

Юренев направил Всероссийскому съезду железнодорожников письмо, в котором предлагал совместно завершить работу над проектом Устава о службе на железных дорогах. Он предложил реорганизовать комиссию Добровольского на следующих началах: половину ее состава избирает съезд, другую половину назначает министр путей сообщения. В целом в ней должно работать не более 20 человек. Министр обещал профсоюзу поддержку в вопросе прохождения Устава Всероссийского железнодорожного союза через Временное правительство. Стороны вежливо выслушали друг друга, но, как показали последующие события, остались при своем мнении.

Следует подчеркнуть, что работа комиссии по переработке Устава о службе в основном поддерживалась высоким авторитетом в железнодорожной среде ее председателя Добровольского. Все, кто знал Добровольского, отмечали его безукоризненную честность, благородный образ мыслей и действий, стойкость в убеждениях. Он был остроумным и интересным собеседником, умевшим вносить оживление всюду, где появлялся по долгу службы. В августе

Добровольский сложил с себя полномочия председателя комиссии, понимая, что ничего изменить по существу не удастся. Вскоре после этого комиссия прекратила свою работу.

О серьезных намерениях Всероссийского Центрального исполнительного комитета железнодорожного профсоюза (Викжеля) свидетельствует доклад члена социально-экономической комиссии съезда Н. И. Розанова по проекту создания Банка Всероссийского железнодорожного союза. «Главной задачей банка, — говорилось в розданном делегатам положении о нем, — является укрепление финансовой мощи союза, создание наиболее благоприятных условий широкого и быстрого обращения денежных средств союза и общее развитие капитала союза». Банк должен был стать предприятием Союза железнодорожников, образуемым при участии паевого капитала. 25 августа съезд железнодорожников постановил основать Банк Всероссийского железнодорожного союза. Был избран оргкомитет в составе Н. И. Розанова, Н. А. Горбунова и В. И. Невзорова. Викжель назначил своих представителей в банк. Оргкомитет обратился к железнодорожникам с рекомендацией подписаться на пай своего банка.

В организационном плане съезд решил сохранить сложившуюся после Февральской революции структуру местных органов Союза железнодорожников: каждую дорогу возглавлял Главный дорожный комитет, которому подчинялись комитеты станций, депо, мастерских. Наряду с ним на каждой дороге существовали союзы по отдельным профессиям: кондукторов, паровозных бригад и другие.

Съезд избрал Исполнительный комитет Всероссийского союза железнодорожников. Его возглавил социалист-революционер А. Л. Малицкий, работавший ранее помощником юриста-консультанта в Управлении Московской сетью Московско-Виндавско-Рыбинской железной дороги. В состав Викжеля в конце августа входили 40 человек. Московский узел в нем представляли 13 человек. Из них 5 работали на Московско-Казанской железной дороге. Из 13 только 4 были рабочими (один — машинист с Московско-Курской железной дороги).

Вместе с тем далеко не все профсоюзы железнодорожников поддерживали Викжель. Уже 20 июля ряд профсоюзов (паровозных бригад, кондукторских бригад, технических бригад по вагонному делу, весовых техников и другие) образовали Конфедерацию профессиональных железнодорожных союзов, штаб которой расположился в правлении Союза кондукторских бригад, в Москве на Курском вокзале. Начавшийся в Москве съезд Всероссийского союза железнодорожников, по мнению конфедерации, не являлся «авторитетным и правомочным» и не мог защищать «как само железнодорожное дело, так и условия жизни и труда».

Администрация и профсоюзы все труднее понимали друг друга. Начальник службы эксплуатации Рязанско-Уральской железной дороги В. О. Клеменчич верно подметил, что возникшие на дорогах комитеты служащих и другие органы Союза железнодорожников, руководимые властью, не чувствующая себя твердо и искавшей в них поддержки путем побряжек, не могли сами по себе ничего сделать. «Чувствовалась необходимость сильной власти», — подчеркивал он. Часть профсоюзных лидеров стала с большим вниманием относиться к идее власти Советов. Другие, наоборот, считали, что порядок на дорогах будет установлен только с переходом управления всем железнодорожным хозяйством в руки Викжеля...

Подготовила
Антонина ПИВНЕВА

СПОРТ НА РЫНОЧНЫХ РЕЛЬСАХ

Летом прошлого года на базе нашего дорпрофсожа проходил семинар-совещание специалистов отделов социальной сферы профсоюзных организаций Роспрофжела. На нем обсуждались вопросы дальнейшего развития социальной сферы железнодорожной отрасли.

Коснулось обсуждение и дальнейшего развития массового занятия спортом. Присутствовавший на семинаре представитель Департамента социального развития ОАО «РЖД» рассказал тогда о предстоящих переменах в этом направлении. И впервые присутствующие на семинаре услышали понятие «кафетерий» и то, что

это означает, из уст одного из идейных вдохновителей этого «кафетерия». В плане развития массовости предлагалось работникам предприятий приобретать клубные карты.

Я долго беседовала с московским представителем после его выступления о том, что наш знаменитый «Локомотив», имея в виду физкультурно-спортивный клуб, потеряет свой смысл после клубных карт. Ведь клубов вокруг много, конкуренция большая. И даже не это главное. Престанут существовать свои секции, по клубным картам заниматься будут не спортом, а фитнесом. Вряд ли человек возьмет карту, входящую

в «кафетерий», где сумма ограничена, а предпочтет направить эти средства на более важные, по его мнению, вещи — путевку себе или ребенку и прочее.

Московский гость со мной не согласился, пытаясь доказать, что тот, кто заботится о своем здоровье, выберет карту. И, как пример, привел тот факт, что они в РЖД приобретают уже сейчас клубные карты в Word Class. Зная, сколько стоит карта в этот клуб и что там имеется, я не став спорить с собеседником, лишней раз убедилась, что фитнес в его понятии и есть спорт.

Сегодня первичные профорганизации арендуют спортивные залы, площадки, бассейны,

где занимаются все желающие. С передачей дорожных спортивных объектов в чье-то распоряжение, а планируется в распоряжение НПФ «Благосостояние», спортплощадки станут предоставляться на коммерческой основе тому же ФСК, доступность сократится еще больше, число проводимых соревнований и подавно. Впрочем, даже если кто-то и заинтересует клубная карта, воспользоваться ею смогут, увы, не все желающие. Ведь на небольших станциях картами воспользоваться просто негде. И об этом я говорила с представителем РЖД. Он в ответ только улыбался.

Специалисты социальной сферы тоже пытались объяснить разра-

ботчику идеи «кафетерия» ошибочность этого шага. Только вот он их не слышал, а идея «кафетерия» уже начала свое воплощение в качестве эксперимента на четырех дорогах. И вот теперь пришло известие о том, что ФСК «Локомотив» приступает к распространению клубных карт среди работников предприятий железнодорожной отрасли.

Что это такое и чего следует ожидать в перспективе, рассказал председатель ФСК «Локомотив» Дальневосточной железной дороги Владимир Деркач в интервью дорожной газете «Дальневосточная магистраль».

Антонина ПИВНЕВА

НЕ ТЕРЯТЬ НАДЕЖДЫ НА ЛУЧШЕЕ

Сегодня дорожный ФСК «Локомотив» находится в составе Дальневосточной железной дороги. После реформирования физкультурно-спортивный клуб получит статус общественной организации. Что кроется за этими преобразованиями и как они скажутся на спортивной жизни?

— Владимир Антонович, что такое клубная карта?

— Сама по себе идея клубных карт достаточно хорошая. Человек, в нашем случае железнодорожник, приобретая такую карту, получает право заниматься любимым видом спорта в имеющихся на дороге спортивных комплексах. Причем ОАО «РЖД» берет на себя погашение 50 процентов ее стоимости.

— То есть речь идет о рыночных отношениях в спортивной жизни, в нашем случае Дальневосточной железной дороги. Каков примерный механизм этих отношений?

— Роль тренеров и инструкторов, работающих сегодня в ФСК «Локомотив», будет главным образом сведена к распространению клубных карт. Работа на спортобъектах будет построена на основании агентских договоров. Плюс организация и проведение спортивно-массовых мероприятий.

Таким образом, спорт на Дальневосточной дороге рискует потерять немало квалифицированных специалистов, я говорю о тренерском составе, с богатым опытом работы, как с массовой аудиторией, так и в области подготовки спортсменов российского и мирового уровня.

Система явно не продумана. Хотя разговор об этом, к сожалению, без практической подоплеку, ведется уже второй год. Поэтому считаю, что сумма в 13 миллионов рублей, выделенных на клубные карты, которую ни на какие другие мероприятия потратить нельзя, значительно завышена, а ведь у нас и других проблем достаточно.

— Кстати, о мероприятиях. Насколько мне известно, в год на дороге, включая соревнования на узловых и линейных станциях, проводилось порядка 250 спортивных мероприятий...

— С переводом нас в общественную организацию денег на эти мероприятия не предусматривается. То есть на спортивной жизни железнодорожников, проживающих на линейных станциях, ставится большой крест. Привилегий, безусловно, больше у тех, кто живет в городах — во Владивостоке, в Уссурийске, Хабаровске и Комсомольске-на-Амуре.

— Почему?

— Потому что только в этих городах имеются хорошие спортивные комплексы. Но и у них далеко не привлекательное будущее. Ни на ремонт, ни на приобретение спортивного оборудования денег не планируется. К слову, Тындинское отделение выпадает полностью, ведь там нет ни одного спортивного сооружения.

Еще более парадоксальная ситуация с участием спортсменов-железнодорожников в районных, городских, областных или краевых соревнованиях. Денег на это также не будет.

И получается, что при огромном потенциале наши спортсмены, зажатые в финансовом прокрустовом ложе, не смогут его реализовать, хотя финансовых средств меньше не стало.

Я не оговорился, сказав о громадных возможностях наших ребят. На протяжении многих лет дальневосточники являются серьезными претендентами на призовые места не только во время проведения соревнований ОАО «РЖД», но и на мировой арене. Наши спортсмены принимали участие в чемпионатах России, Европы и мира по силовому троеборью, боксу, спортивному ориентированию на лыжах, в лыжных гонках, по легкой атлетике, гиревому спорту. Победителями и призерами в 2009 году стал 21 спортсмен.



Среди них — Василий Скоробач, Анастасия Кравченко, Алена Трапезникова, Андрей Драчев, Анна Никитенко, Евгения Мугурдумова. А о том, что боксер Андрей Замковой — это будущая мировая звезда, знают не только российские любители бокса.

Могу также добавить, что количество мероприятий у нас сократится где-то раз в десять. То есть соревнования возможны только на дорожном уровне. Не думаю, что они будут настолько результативными, как, к примеру, на недавней спартакиаде путейцев во Владивостоке.

С отсутствием спортивных возможностей, соответственно, убавится и возможность следить за своим здоровьем у работников линейных станций. А что такое нездоровый железнодорожник, особенно в ведущих профессиях, я думаю, не стоит никому рассказывать.

— Владимир Антонович, вы нарицательно не совсем радостную картину. Да что там, совсем нерадостную!

— Вообще-то я по натуре оптимист. И за те 20 лет, что работаю во благо спорта на Дальневосточной железной дороге, переживаю уже восьмое реформирование. Поэтому не сомневаюсь, что рано или поздно, но все вернется на круги своя, но в более цивилизованном рыночном взаимодействии.

Жаль только, что грядущие преобразования без надлежащей организационной подготовки сломают хорошо отлаженную единую систему спортивной жизни.

Конечно, и наши тренеры, и наши прославленные спортсмены без работы не останутся, они достаточно хорошо зарекомендовали себя в спортивных кругах. Хуже другое, когда все будет разрушено до основания, а затем...

А затем придет понимание необходимости восстановления физической культуры и спорта. И вот тогда, а через год этот факт станет очевиден, возникнут вопросы: где взять тренеров, как возродить спорт? Поистине в силе поговорка «Что имеем — не храним, потерявши — плачем».

— Позвольте мне небольшую вольность. А что бы вы сделали, Владимир Антонович, окажись в вашем распоряжении те самые

13 миллионов рублей, которые, по мнению спортивного руководства ОАО «РЖД», столь необходимы для распространения клубных карт.

— В первую очередь все силы бросил бы все-таки на распространение клубных карт, что мы сегодня уже и сделали. Реально это 6–8 млн рублей. А вот остальное — на активную работу по проведению массовых спортивных мероприятий на линейных станциях: на приобретение оборудования, тренажеров, аренду спортивных помещений. Думаю, вы со мной согласитесь в том, что железнодорожники линейных станций ничем не хуже тех, кто живет в большом городе. Более того, у них меньше возможностей культурного досуга, а на некоторых станциях спорт — единственное полезное занятие.

— Возможен ли оптимизм в заключение этого разговора?

— Попробуюсь. Желаю всем работникам ФСК не терять надежды на лучшее. И надеяться, что разум все-таки восторжествует над этой временной реальностью. Ведь спорт — это неотъемлемая часть здоровья любого железнодорожника.

Беседовала
Валерия КОКОРИНА

«Дальневосточная магистраль»

Детско-юношеский клуб ФСК «Локомотив» на ст. Хабаровск-2 (ул. Школьная, 18) приглашает всех желающих для занятий:

• Детский клуб:

- настольный теннис (от 7 до 18 лет);
- легкая атлетика (от 12 до 18 лет);
- вольная борьба (от 7 до 18 лет);
- тренажерные залы (от 13 до 18 лет);
- «Фит-Беби» (от 4 до 7 лет): игровой, развитие координации, ловкости, внимания.

• Тренажерные залы (мужской, женский)

- Аэробика
- Восточные танцы
- Бодифлекс
- Солярий

Для работников ОАО «РЖД» оформляются клубные карты.

**Клуб работает ежедневно с 9 до 21 часа.
Более подробная информация по телефонам:
38-28-87, 8-962-583-81-02.**



ПОЧЕМУ ПРИБАВКА У КАЖДОГО РАЗНАЯ?

С 1 января 2010 года произошло увеличение трудовой пенсии в результате валоризации — переоценки денежной стоимости пенсионных прав, которые были приобретены гражданами до начала пенсионной реформы в 2002 году.

В Хабаровском крае свыше 350 тысяч получателей трудовых пенсий, что составляет 93 процента от общей численности пенсионеров. Это те пенсионеры, которым с 1 января 2010 года проведена валоризация пенсионных прав. Из этого числа 99 процентов получателей трудовых пенсий имеют стаж работы до 1 января 1991 года, соответственно, коэффициент валоризации составит для них более 10 процентов (в среднем по краю — 36 %). Но многие пенсионеры разочарованы: ожидали большего.

19 января в Отделении ПФР по Хабаровскому краю состоялась пресс-конференция, в ходе которой управляющий Отделением ПФР Ирина Звержева сообщила о результатах проведенной в Хабаровском крае с 1 января 2010 года валоризации. Она же и рассказала представителям СМИ, почему у каждого пенсионера своя величина прибавки.

Трудовые пенсии жителей края увеличились в результате переоценки денежной стоимости пенсионных прав, которые были приобретены гражданами до начала пенсионной реформы — до 1 января 2002 года.

Пенсионный капитал, заработанный до этой даты, был умножен на 10 процентов и дополнительно еще на 1 процент за каждый год «советского» трудового стажа до 1 января 1991 года.

Выплата пенсий за январь осуществляется в новых, более высоких размерах. В среднем по краю трудовые пенсии за счет валоризации (увеличения с учетом «советского» стажа) выросли на 1207 рублей. Наибольшую прибавку — 1800—2000 и более рублей — получили граждане пожилого возраста (70—80 лет), у которых основной трудовой стаж приходится на «советское» время. В результате средний размер трудовой пенсии по старости с 1 января 2010 года составил 8887 рублей, или 138 процентов регионального прожиточного минимума пенсионера.

Но у каждого пенсионера прибавка от валоризации разная. Это индивидуальный параметр, так как стаж и заработная плата у всех разные. Зависит он и от величины пенсионного капитала. Из чего он складывается? Для пенсионеров, имеющих периоды работы после 1 января 2002 года, пенсионный капитал складывается из двух частей: пенсионных прав (стаж и заработок) за период работы до 1 января 2002 года, переведенных в денежное выражение, и суммы страховых взносов, учтенных на индивидуальном лицевом счете гражданина в ПФР. Если же пенси-

онер оформил пенсию до 1 января 2002 года и больше не работал, то его пенсионный капитал рассчитывается исключительно исходя из продолжительности трудового стажа до начала пенсионной реформы и величины среднемесячного заработка.

Ирина Гавриловна подчеркнула, что продолжительность «советского» стажа работы при валоризации учитывается без ограничений. Если у гражданина имеется трудовой стаж до 1 января 1991 года, не учтенный ранее при расчете пенсии, необходимые сведения для увеличения можно представить в органы ПФР по месту жительства в течение всего 2010 года.

Хочется обратить внимание, что валоризация касается не только тех, кто уже получает пенсию, но и всех граждан, кто имеет трудовой стаж до 2002 года, но пока еще не достиг пенсионного возраста.

Юлия ВОЛКОВА

ЧТО ИЗМЕНИТСЯ С ПЕРЕХОДОМ ОТ ЕСН К СТРАХОВЫМ ВЗНОСАМ

С 1 января 2010 года в России упраздняется единый социальный налог (ЕСН), администрирование которого осуществляли налоговые органы. Вместо ЕСН вводятся страховые взносы в государственные внебюджетные фонды: Пенсионный фонд Российской Федерации, фонды обязательного медицинского страхования, социального страхования. Администрирование страховых взносов на обязательное пенсионное страхование и обязательное медицинское страхование будут осуществлять органы ПФР.

Исполнение ПФР функций администрирования обеспечит синхронизацию финансового и информационного потока, а также достоверность информации на лицевых счетах застрахованных лиц. Фактически Отделение Пенсионного фонда Российской Федерации по Хабаровскому краю будет осуществлять администрирование страховых взносов каждого работающего жителя края.

Разница между ЕСН и страховым взносом состоит из двух отличий: налог является безвозмездным платежом и платежом общего покрытия, то есть не адресным. Страховой взнос всегда адресный, платится за конкретного работника, от его размера зависит размер пенсионных прав работника (его пенсионного капитала). Страховой взнос — это возмездный платеж: после завершения трудовой деятельности и выхода на пенсию весь накопленный капитал возвращается работнику через ежемесячные пенсионные выплаты.

Укрепление страхового принципа позволяет установить прямую зависимость между суммой, поступившей на индивидуальный лицевой счет гражданина в ПФР, и величиной его будущей пенсии. Чем больше страховых взносов за работника перечислено, тем выше его пенсия будет. Именно поэтому у граждан возникает интерес отказаться от «зарплаты в конверте» и получать официальные «белые» зарплаты.

Общий размер тарифов в 2010 году будет на уровне 2009 года (ЕСН — 26 %). Размер страховых взносов в 2010 году составит: в Пенсионный фонд РФ — 20 процентов от заработной платы конкретного работника. При этом для лиц моложе 1967 года рождения из этих 20 процентов на накопительную часть перечисляются 6 процентов, а 14 идет в страховую часть. В Фонд социального страхования поступит 2,9 процента, в федеральный фонд обязательного медицинского страхования — 1,1, в территориальные фонды обязательного медицинского страхования — 2 процента.

С 1 января 2010 года страховые взносы будут начисляться с заработка, не превышающего 415 тыс. рублей в год (34 600 рублей в месяц). Заработок свыше этой суммы вообще страховаться не будет и, соответственно, страховые взносы с него в государственные внебюджетные фонды взиматься не будут. К примеру, если заработок работника с учетом премий и иных выплат составил 500 тысяч рублей в год, то с 415 тысяч работодатель будет уплачивать страховые взносы, а с оставшихся 85 тысяч рублей — нет. Таким образом, шкала страховых взносов в отличие от ЕСН,

который имел регрессивную трехступенчатую шкалу, станет более простой и позволит по более упрощенной схеме рассчитывать работодателю страховые взносы. Сумма 415 тыс. рублей в год будет ежегодно индексироваться в соответствии с ростом средней заработной платы и ростом доходов ПФР в расчете на одного пенсионера. Этот индекс будет ежегодно устанавливаться правительством РФ.

Для граждан, чей заработок превышает 415 тысяч в год, а также для всех, кто хочет увеличить размер своей пенсии, созданы необходимые условия для самостоятельного формирования дополнительного пенсионного капитала. Они могут воспользоваться программой государственного софинансирования пенсионных накоплений, перевести накопительную часть пенсии в частную управляющую компанию (УК) либо в негосударственный пенсионный фонд (НПФ), самостоятельно производить отчисления в негосударственный пенсионный фонд.

Реализация страхового принципа в современной пенсионной системе позволит создать все необходимые условия для повышения индивидуального коэффициента замещения утраченного заработка, на который начислялись страховые взносы, трудовой пенсией по старости на уровне 40 процентов при наличии 30-летнего стажа.

При выполнении функции администрирования территориальные органы ПФР края будут строго соблюдать действующее законодательство и максимально избегать дополнительного административного давления на бизнес. В то же время органы ПФР будут жестко в рамках законодательства отстаивать пенсионные права жителей Хабаровского края. С этой целью органы ПФР края продолжат использовать административный ресурс в формировании социальной ответственности работодателей. Кроме этого будет и дальше осуществляться взаимодействие с органами прокуратуры и судебными приставами.

В результате совместных действий с судебными приставами: проведения совместных совещаний с заслушиванием руководителей организаций-должников и рейдовых мероприятий с выездом по месту нахождения организаций, являющихся неплательщиками страховых взносов, применения ограничения права на выезд за пределы РФ к предпринимателям-должникам за 11 месяцев 2009 года в бюджет Отделения ПФР по Хабаровскому краю поступило 109,4 млн рублей.

В 2010 году предстоит отрегулировать взаимодействие с банками по списанию задолженности со счетов должников по страховым взносам, а также усилить сотрудничество с органами исполнительной власти Хабаровского края.

Окончательный переход на страховые принципы — это одна из основных мер по совершенствованию пенсионной системы, позволяющая поднять ее на качественно новый уровень, укрепить финансовую основу социального страхования, сбалансировать и стабилизировать пенсионную систему на долгосрочную перспективу.

ПАМЯТКА

О порядке расчета и назначения ЕДК на оплату жилого помещения и коммунальных услуг в Хабаровском крае

ЕДК — ежемесячная денежная компенсация части расходов на оплату жилого помещения и коммунальных услуг.

Расчет ЕДК осуществляется в процентном отношении от регионального стандарта стоимости жилищно-коммунальных услуг (стандарт).

Стандарт на 2010 год установлен постановлением правительства Хабаровского края от 30.12.2009 № 393-пр по каждому поселению и зависит от времени года, численности семьи, степени благоустроенности жилья.

Стандарт ежегодно изменяется с учетом роста цен и тарифов на жилищно-коммунальные услуги, ежегодно будет производиться и перерасчет размера ЕДК.

Выплата ЕДК гражданам производится центрами социальной поддержки населения за текущий месяц, т. е. до получения квитанций на оплату жилищно-коммунальных услуг за этот месяц. ЕДК в размере 50 процентов от стандарта назначается:

- участникам и инвалидам Великой Отечественной войны;
- бывшим несовершеннолетним узникам концлагерей и гетто;
- членам семей погибших (умерших) участников и инвалидов Великой Отечественной войны;
- членам семей лиц рядового и начальствующего состава ОВД, противопожарной службы, учреждений и органов уголовно-исполнительной системы и органов госбезопасности, погибших при исполнении

служебных обязанностей;

- жителям блокадного Ленинграда с группой инвалидности;
 - инвалидам и семьям, имеющим детей-инвалидов;
 - гражданам, подвергшимся воздействию радиации в результате аварии на Чернобыльской АЭС, Семипалатинском полигоне, ПО «Маяк»;
 - репрессированным и реабилитированным гражданам и членам их семей;
 - ветеранам труда, военной и государственной службы;
 - малоимущим гражданам пожилого возраста, имеющим стаж работы 35—40 лет;
 - гражданам старше 70 лет, имеющим стаж работы 35—40 лет;
 - одиноким гражданам старше 80 лет;
 - супружеским парам, в которых оба супруга достигли возраста 80 лет;
 - членам малоимущих семей, совместно проживающим с совершеннолетним инвалидом с детства.
- ЕДК в размере 18 процентов от стандарта назначается:
- на каждого члена многодетной семьи.
- ЕДК в размере 7,5 процента от стандарта назначается:
- ветеранам боевых действий.
- Увеличение размера ЕДК производится:
- на 7,5 процента от стандарта, но не более 15 процентов для членов семьи, проживающих совместно с:
 - участником и инвалидом

Великой Отечественной войны;

- бывшим несовершеннолетним узником концлагерей и гетто;
 - жителем блокадного Ленинграда с группой инвалидности;
 - гражданами, подвергшимся воздействию радиации в результате аварии на Чернобыльской АЭС, Семипалатинском полигоне, ПО «Маяк»;
 - ветераном труда, военной и государственной службы.
- Назначение дополнительной ЕДК производится:
- льготникам, имеющим право на меры социальной поддержки по оплате жилищно-коммунальных услуг без учета нормативов:
 - участникам и инвалидам Великой Отечественной войны;
 - бывшим несовершеннолетним узником концлагерей и гетто;
 - жителям блокадного Ленинграда с группой инвалидности;
 - инвалидам;
 - гражданам, подвергшимся воздействию радиации в результате аварии на Чернобыльской АЭС, Семипалатинском полигоне, ПО «Маяк»;
 - ветеранам боевых действий.
- В целях сохранения ранее достигнутого уровня социальной защищенности граждан установлен защитный механизм, предусматривающий, что размер назначенной ЕДК не может быть ниже льготной скидки на оплату жилого помещения и коммунальных услуг за ноябрь 2009 года, рассчитанной в соответствии с действующим законодательством.

КАНИКУЛЫ С МАССОЙ ВПЕЧАТЛЕНИЙ С «РАДУГОЙ» В СЕУЛ

Семьдесят три школьника, чьи родители трудятся на Хабаровском, Владивостокском и Комсомольском отделениях, побывали во время новогодних каникул во Владивостоке. Организовали поездку дорпрофсоюз, туристическая компания «Радуга» и база отдыха дорпрофсоюза «Морской берег». Именно там и размещали детей. Стоимость путевок оплатили на паритетных началах Роспрофжел и ОАО «РЖД», и только 20 процентов составила плата родителей.

Ребят разместили в комфортабельных номерах базы «Морской берег» со всеми удобствами.

Программа отдыха была насыщена множеством экскурсионных программ. Бывало, что в один день проводились сразу две. Дети посмотрели все самые достопримечательные места столицы Приморья.



— Но самое большое впечатление произвел на меня океанариум, — вспоминает одна из «туристок»,

пятиклассница Алиса Доценко, — какое огромное разнообразие рыб! Меня поразила рыба-птица. У нее большие плавники, которыми она машет, как птица крыльями. Так и передвигается в воде. А как нас кормили! Я очень люблю покушать, но не могла все доесть, хотя и хотелось, так было вкусно! Еще нам показали настоящую подводную лодку-памятник, установленную прямо на набережной. На базе, где нас разместили, скучать тоже не приходилось. Некоторые дети ходили играть в настольный теннис. А я стала постоянным посетителем залитого на территории базы катка. Коньки там выдавались бесплатно, и я здорово научилась кататься!

Отдохнувшие интересно, получившие новые знания, повидавшие новые для них места дети вернулись по домам.



32 ребенка в дни зимних каникул отдохнули в городе Сеул — столице Южной Кореи. Поездка была организована туристической фирмой «Радуга».

За время поездки дети посетили императорский дворец Кенбоккун, Национальный этнографический музей Кореи, полюбовались панорамой Сеула с высоты 63-го этажа. Побывали в парках аттракционов Сеул-Лэнд и Лоттэ-Ворд, а также в сеульском зоопарке и океанариуме.

За время поездки дети узнали много нового и получили массу самых положительных впечатлений.



ПОЕЗД В НОВЫЙ ГОД

В преддверии Нового года, 30 декабря, с первой платформы железнодорожного вокзала станции Хабаровск-1 отправлялся поезд № 43 маршрутом Хабаровск—Москва. Проводникам и пассажирам состава предстояло отметить любимый праздник страны в пути.

Поезд провожали нарядные Дед Мороз (начальник поезда № 43 Григорий Белоусов) и Снегурочка (проводник пассажирских вагонов эксплуатационного вагонного депо Комсомольск Ирина Шевченко). Они громко и весело приветствовали пассажиров, с удовольствием фотографировались с ними. И, несмотря на обычную суету, спешащие на поезд люди охотно

останавливались возле сказочных персонажей.

— Абсолютно все реагируют на нас очень положительно, — радуются Дедушка и его внучка, — дети и даже взрослые не стесняются, рассказывают стихи, поют песни. А один мальчик нам чуть ли не поэму выдал! А мы им за усердие небольшие сладкие призы раздаем. Все это делается для того, чтобы поднять людям настроение, многие из которых встретят Новый год в пути впервые.

Одними из таких «нович-



ков» оказались супруги Михаил и Надежда Федоровы, решившие использовать зимний отпуск, чтобы навестить в столице родителей мужа.

— Мы стараемся хотя бы раз в три года съездить в Москву к родителям, — рассказывает пара, — но всегда это было летом, поэтому Новый год в купе поезда мы будем отмечать первый раз в жизни. Конечно, немного волнительно. Но Дед Мороз со Снегурочкой слегка сняли наше напряжение перед необычной дорогой своим замечательным приподнятым настроением.

Время пролетело незаметно. Перрон вмиг опустел, и поезд тронулся навстречу Новому году.

Юлия ВОЛКОВА

ВСЕЙ СЕМЬЕЙ ОТВЕТ ИСКАЛИ

Окончание. Начало на 1-й стр.

К назначенному времени стали подходить юные участники конкурса. В их числе и знакомый нам по прошлому году Витя Новиков. Вместе с сестрой Олей, которая в этот раз не смогла прийти за подарком, они были победителями и в прошлом году. Тогда они не только разгадали кроссворд, но и принесли на награждение свои поделки. Оля, например, великолепно рисует, а свои рисунки с применением необычной техники — бисероплетения — она продемонстрировала на награждении.

В этом году Оля продемонстрировала более сложную технику — изумительное деревце, опять же выполненное из бисера. Оно произвело впечатление на всех присутствующих. Витя, которому восемь лет, занимается тазквон-до. Я поинтересовалась его успехами в этом году. Если год назад он гордился своими призовыми местами в соревнованиях, то нынче не без гордости сообщил, что на его счету уже четыре первых места. Год назад Витя принес с собой поделки из соленого теста, а в этом — акварели.

Еще один победитель — Валера Димов. С мамой Валеры мы знакомы давно. Она возглавляла цехом ст. Хабаровск-1, является членом дорпрофсоюза. Поэтому было интересно

познакомиться с ее сыном, который оказался довольно серьезным мальчиком. Во время нашей беседы практически не улыбнулся ни разу, только чуть-чуть, краешками губ. Ему 9 лет, и кроссворд он разгадывал вместе с мамой.

— Самостоятельно я ответил только на несколько вопросов, а так с мамой искали ответы в Интернете, в книгах на железнодорожную тематику, которых у нас много!

Еще бы было мало! Ведь железнодорожники не только мама, но и бабушка, прабабушка и прапрадедушка мальчика.

Валера тоже увлеченный ребенок. Больше всего ему нравится заниматься керамикой, крутить гончарный круг. Любит рисовать. В школе самые любимые предметы — физкультура, труд, керамика.

А мечтает мальчик стать... начальником ст. Хабаровск-1. В три года, когда впервые увидел мамину работу, познакомился с начальником станции, он объявил о своем решении, да так и остался верен мечте. Так что, возможно, в семье станет на одного железнодорожника больше.

Впрочем, рассказывать можно о каждом победителе. Все дети интересные, увлеченные и растут в дружных семьях. Это показывает и конкурс кроссвордов. Ведь недаром он называется семейным.

Антонина ПИВНЕВА



ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

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

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

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

Редактор — Антонина ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсоюза. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Тираж 4870 экз.