

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



20 октября 2010 г.
№ 19 (124)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ЧЛЕНАМ ПРОФСОЮЗА — ДОСТОЙНЫЕ УСЛОВИЯ РАБОТЫ

Центральный комитет Роспрофжеле на своем очередном, XII пленуме, рассмотрел вопрос о состоянии и мерах, направленных на обеспечение безопасных условий труда и санитарно-бытового обслуживания работников — членов Роспрофжеле. С докладом по этому вопросу выступил заместитель председателя профсоюза Сергей Железнов.

Он отметил, что этот вопрос не раз рассматривался в профсоюзных комитетах всех уровней, предложения по улучшению труда работников направлялись работодателям. Однако и условия, и уровень травматизма на предприятиях и в организациях железнодорожного транспорта за последнее время существенно не улучшились.

Руководителями акционерных компаний, дочерних обществ, предприятий и организаций, комитета профсоюза принимаются меры по обеспечению безопасных условий труда и улучшению санитарно-бытового обслуживания работников. Вопросы улучшения условий труда включены в програм-



му стратегического развития ОАО «РЖД», комплексные планы развития организаций транспортного строительства, метрополитенов и ППЖТ, ведомственной охраны. В ОАО «РЖД» утвержден Регламент

взаимодействия железных дорог с дирекциями, не входящими в состав железных дорог.

В результате принимаемых мер по предупреждению травматизма в ОАО «РЖД» в 2009 году значения

коэффициентов частоты общего и смертельного травматизма соответственно в 4,2 и 1,5 раза ниже, чем по России.

Окончание на 5-й стр.

ЗА СЛОВОМ — СЛОВО

Едва успели за последние пять лет оттрепать юбилейные фанфары, а к концу нынешнего года виновников торжеств не станет. Речь не о конкретных людях, хотя и о них в том числе. Речь об отраслевых газетах — дорожных «магистралах»: Северной, Приволжской, Октябрьской и других «Призывах», «Звездах» и «железнодорожниках». В старейшем среди них, более чем 130-летнем «Московском железнодорожнике» выпала честь трудиться и мне. Должен признать, что выпускать корпоративное издание было куда сложнее, чем писать заметки в центральные газеты. И журналисты этих изданий — товар штучный. Немало времени необходимо только для того, чтобы познать азы профессии отрасли, а уж проникнуться духом железных дорог и вовсе не каждому дано. Однако при всех недостатках газеты на дорогах были по-своему любимы.

И вот теперь их не станет. По крайней мере в прежнем их качестве, с обстоятельными рассказами о людях труда, рабочих династиях, их проблемах и чаяниях. Так что не скоро в адрес новых, коммерческих приложений к «Гудку» напишут, к примеру, работники станционно-технологического центра из Рузаевки, как они написали в «Сигнал»: «Огромное вам спасибо за помощь и быстрое реагирование на наши письма. У нас было рабочее собрание, начальник станции попросил у нас извинения за недостатки и перегибы, которые были допущены. Нам начались выплаты по переработке,

оплатили дорожную перепись. Вначале мы думали о том, чтобы дружно выйти из профсоюза, но сейчас мы с вами до конца». А как инструмент обратной связи издания, главной задачей которых станет зарабатывание средств на свое существование, будут неинтересны и работодателю. Прибыльные газеты в мире вообще можно пересчитать по пальцам одной руки, а среди корпоративных таковых отродясь не было.

Самим журналистам дорожные газеты не спасти, не сохранить. Тем более что решение уже принято. Риск, что выделенные средства, как это уже случалось в последние годы, будут «освоены», а газеты — закрыты, остается. Однако еще есть возможность придать дорожным изданиям то, чего лишится сами дороги в нынешнем их понимании, — статус корпоративного объединяющего начала.

Для поднятия престижа компании и формирования ее культуры, для мобилизации на решение производственных задач и организации досуга, для участия в судьбе каждого труженика. Нужно для этого не так уж и много: поддержать свои газеты письмами, предложениями, подпиской, наконец. Ведь сами издания живут исключительно для читателей. Но пока только ветераны отрасли обеспокоены тем, что сужается их информационное поле, теряются связи с родными предприятиями, в том числе и через газеты.

Владимир МАРЮХА,

«Сигнал»

ОБСУЖДАЕМ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР КОМПАНИИ

Первичная профсоюзная организация ОАО «РЖД» и руководство компании приступили к переговорам по заключению нового коллективного договора на 2011-2013 годы. Стороны подготовили два проекта, они существенно отличаются друг от друга. Проект коллективного договора профсоюза разработан с учетом предложений ППО структурных подразделений. В нем сохранены оправдавшие себя меры социальной защиты работников.

— Департамент социального развития ОАО «РЖД» на основе принципов системы социальной поддержки персонала разработал свой вариант проекта коллективного договора, который снижает ряд действующих норм, с чем мы не можем согласиться, — заявил Николай Никифоров.

На уровне руководителей комиссии принято решение и проводятся консультации рабочих групп по выработке единого проекта, но работа проходит очень сложно. При этом прослеживается позиция некоторых участников переговорного процесса принизить роль и участие профсоюза в различных мероприятиях, повысить расходы на некоторые незначительные формы на уровне компании и урезать востребованные и др.

— Надеемся, что нам удастся преодолеть разногласия и принять достойный коллективный договор, обеспечивающий социально-экономическую защиту работников, ориентируемый на высокопроизводительную качественную работу железнодорожников, — подчеркнул Николай Никифоров.

Информцентр Роспрофжеле

Правление ОАО «РЖД» одобрило итоги выполнения Коллективного договора компании на 2008—2010 годы за первое полугодие 2010 года и поручило причастным подразделениям подготовить до 1 декабря 2010 года проект коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011—2013 годы.

В целом за первое полугодие на выполнение коллективного договора направлено более 39,8 млрд рублей. С учетом оздоровления в домах отдыха и санаториях, медицинского обслуживания и других социальных гарантий расходы на одного работника дороги составили 24,2 тыс. рублей, а на неработающего пенсионера — 4,1 тыс. рублей.

Окончание на 2-й стр.

В ЭТОМ НОМЕРЕ

«ЗА ДОСТОЙНЫЙ ТРУД»

По информации, поступившей в ФНПР из федеральных округов, общее число участников собраний ППО, как основной формы проведения акции «За достойный труд», составило свыше 4 млн человек.

Стр. 2

ЧЕЛОВЕК — НА ПЕРВОМ МЕСТЕ



На второй срок оставил председателем своего профкома Тамару Гетманскую коллектив Дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении.

Стр. 3

НАКАЗАТЬ ВИНОВНЫХ

Именно этого потребовал технический инспектор за несоблюдение норм и правил охраны труда.

Стр. 4

ТК ОБЯЗАТЕЛЕН ДЛЯ ВСЕХ

На заседании президиума дорпрофсожа был рассмотрен вопрос о соблюдении трудового законодательства и обязательств коллективного договора администрациями ремонтных локомотивных депо.

Стр. 5

ПОДВЕЛИ ИТОГИ ЛЕТА

На заседании президиума Комсомольского филиала дорпрофсожа подведены итоги проведения детской летней оздоровительной кампании 2010 года. Было отмечено, что всего в лагере им. К. Заслонова отдохнули 766 детей, из них 656 детей работников железной дороги.

Стр. 6

ОБСУЖДАЕМ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР КОМПАНИИ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Заработная плата работников компании с 1 мая 2010 года проиндексирована на 3,9 процента. Индексация проведена на основании данных о росте цен на потребительские товары и услуги в четвертом квартале 2009 года и в первом квартале 2010 года одновременно.

Политика ОАО «РЖД» в области охраны труда направлена на обеспечение безопасных условий труда, снижение производственного травматизма, сохранение жизни и здоровья работников. За 6 месяцев 2010 года на мероприятия по улучшению условий и охраны труда по всем источникам финансирования израсходовано 3,9 млрд рублей.

В компании активно проводится молодежная политика, реализуется программа «Молодежь ОАО «РЖД» 2006—2010 гг.». В настоящее время в вузах и техникумах железнодорожного транспорта обучается более 30 тысяч студентов-целевиков, направленных на обучение филиалами ОАО «РЖД». Завершили обучение в учебных заведениях железнодорожного транспорта 6,4 тыс. «целевиков». Выпускники трудоустраиваются в ОАО «РЖД» с учетом полученной ими квалификации.

В первом полугодии текущего года более 32 тысяч детей железнодорожников отдохнули в загородных оздоровительных лагерях компании, более 4,5 тысячи — на Черноморском побережье Краснодарского края. По завершении летней оздоровительной компании число отдохнувших детей железнодорожников увеличилось до 59 тысяч человек, а курс оздо-

рвления на Черном море прошли 13,5 тысячи детей.

В 2010 году компания продолжила развивать спортивное движение железнодорожников. Проведены Кубок президента по волейболу, чемпионаты ОАО «РЖД» по футболу и пляжному волейболу, спартакиада среди детей работников ОАО «РЖД». В Нижнем Новгороде проведен чемпионат Международного спортивного союза железнодорожников по настольному теннису, в котором приняли участие спортивные делегации из 15 стран. Большой кубок завоевала российская сборная.

14 июля в «Измайлово» в рамках внеочередной конференции спортивного общества «Локомотив» прошло награждение спортсменов-олимпийцев общества.

Сегодня в системе ОАО «РЖД» функционируют 25 детских железных дорог. За 2009 год на них прошли обучение более 13,5 тысяч железнодорожников, 912 из них поступили в железнодорожные заведения. За время летней практики 2009 года детские железные дороги перевезли более 375 тыс. пассажиров.

Во время летней производственной практики на детских железных дорогах прошли обучение более 15 тыс. детей.

Здравоохранение ОАО «РЖД» представлено 256 негосударственными учреждениями здравоохранения, из них 131 больничное учреждение, 125 амбулаторно-поликлинических, на сети дорог действовали 5 передвижных консультативно-диагностических центра. За первое полугодие 2010 года

в больничных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД» получили стационарную медицинскую помощь более 349,1 тысячи человек, в амбулаторно-поликлинических подразделениях — около 15 млн человек, санаторно-курортное лечение и оздоровление получили более 49 тысяч человек.

Сегодня все работники компании имеют возможность участия в корпоративной системе негосударственного пенсионного обеспечения. По оперативным данным, за первое полугодие текущего года через НПФ «Благополучие» получают корпоративную пенсию более 212 тысяч неработающих пенсионеров; средний размер выплачиваемой корпоративной пенсии составил 2,2 тысячи рублей. В том числе средний размер назначенной в 2010 году пенсии — более 3,9 тысяч рублей. Кроме того, более 377 тысяч пенсионеров железнодорожного транспорта получают выплаты через благотворительный фонд «Почет». На эти цели направлено свыше 1,8 млрд рублей.

Новый коллективный договор ОАО «РЖД» планируется построить на основе структуры и принципов Системы социальной поддержки персонала: всего комплекса гарантий, компенсаций, льгот и возможностей, которые компания предоставляет работникам в целях привлечения, удержания и мотивации персонала, а также заботы об их работоспособности, возможностях самореализации, условиях труда и жизни.

Служба по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги

КОНФЕРЕНЦИЯ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОАО «РЖД» РОСПРОФЖЕЛА ПОДВЕЛА ИТОГИ РАБОТЫ

На конференцию были избраны 82 делегата, 78 приняли участие в работе конференции. Из них 68 имеют высшее образование, есть в числе делегатов доктор наук, а треть из них — 33 процента — женщины. Делегаты конференции — не только уважаемые, но и заслуженные члены Роспрофжела. Среди них 25 почетных железнодорожников, 13 лауреатов премии профсоюза. При этом сами же делегаты отметили, что средний их возраст — 51 год и всего три представителя профсоюзной молодежи не в полной мере отражают структуру Роспрофжела по этим критериям.

С отчетным докладом на конференции выступил председатель первичной профсоюзной организации и лидер Роспрофжела Николай Никифоров. Участники конференции признали работу профкома первичной профсоюзной организации ОАО «РЖД» Роспрофжела в отчетном периоде удовлетворительной. Председателем ППО ОАО «РЖД» Роспрофжела единогласно избран Николай Никифоров.

В работе конференции принял участие вице-президент ОАО «РЖД» Георгий Корнилов.

ПРЕЗИДИУМ ЦК ПОТРЕБОВАЛ ВЫПОЛНЕНИЯ ДОСТИГНУТЫХ СОГЛАШЕНИЙ

Президиум ЦК Роспрофжела рассмотрел итоги выполнения Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта в первом полугодии 2010 года. В принятом постановлении президиум ЦК потребовал от организаций, где нарушаются положения Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта, безусловного выполнения достигнутых соглашений, и прежде всего в части индексации заработной платы.

Ее индексация не проводилась в 18 организациях, в том числе в группе заводов «Ремпутьмаш», ОАО «Желдорипотека», «Элтэза» и ряде других. Еще в некоторых организациях выявлены нарушения в части выделения путевок для оздоровления работников, не компенсировалась стоимость проезда. При этом большинство работников выполняли возложенные на них обязательства, добросовестно трудились. Но только правовой инспекцией профсоюза за первое полугодие 2010 года выявлено 9807 нарушений норм трудового законодательства, работникам возвращено свыше 118 млн рублей, удержанных неправомерно — в два раза больше, чем годом ранее.

Сегодня Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта распространяется на 38 из 75 дочерних обществ ОАО «РЖД» с численностью работников свыше 1,3 млн человек. Профсоюз считает необходимым продолжить работу по вовлечению организаций железнодорожного транспорта в объединение «Желдортранс» для распространения действия Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта на всех работников отрасли и обеспечения для них единого минимального стандарта трудовых отношений и гарантий.

«ЗА ДОСТОЙНЫЙ ТРУД»

По информации, поступившей в ФНПР из федеральных округов, общее число участников собраний ППО, как основной формы проведения акции «За достойный труд», составило свыше 4 млн человек. Практически во всех регионах прошли собрания профсоюзного актива ТООП при участии представителей власти субъектов РФ, расширенные заседания региональных трехсторонних комиссий, расширенные заседания президиумов территориальных организаций профсоюзов. В ходе собраний проходил сбор подписей под требованиями кампании ФНПР «МРОТ по закону!»

В ряде территориальных объединений организаций профсоюзов прошли митинги. Так, Федерация профсоюзов Новосибирской области провела многочисленный митинг на площади перед зданием Государственной библиотеки областного центра. Ближе к концу трудового дня около 5000 человек собрались на площади.

Нижегородское областное объединение организаций профсоюзов также организовало митинг. На площади перед Дворцом труда собралось около 3500 человек, которые в течение часа выражали

свою солидарность всемирной акции «За достойный труд». На митинге также присутствовали председатель Законодательного собрания области, генеральный директор Союза работодателей области.

Федерация профсоюзов в Оренбургской области организовала и провела митинг в городе Орск с участием около 500 человек.

Астраханским областным объединением организаций профсоюзов было проведено шествие по центральной улице Астрахани с последующим митингом, в котором приняли участие 1500 человек. Во время митинга велся сбор подписей под требованием против включения выплат компенсационного и стимулирующего характера в минимальный размер оплаты труда. Прямая трансляция митинга велась по трем ведущим областными телеканалам.

Помимо митингов, в республиках Карелия, Удмуртия, Алтай, а также в Иркутской, Новосибирской, Орловской и Смоленской областях были выставлены пикеты у проблемных предприятий, а также зданий законодательной и исполнительной власти субъектов РФ.

Московская Федерация профсоюзов в рамках акции Всемирного

дня действий провела 72 пикета у 55 станций Московского метрополитена с раздачей информационных материалов.

Принятые в ходе проведения митингов и пикетов резолюции и телеграммы, а также подписи под требованиями кампании ФНПР «МРОТ по закону!» были направлены в адрес органов власти всех уровней, а также органов местного самоуправления.

Во многих регионах молодые профсоюзные активисты — члены молодежных советов членских организаций ФНПР провели флешмобы с раздачей пропагандистских материалов и значков «Всемирный день «За достойный труд!», организовали PR-акции, конкурсы агитбригад, региональные фестивали.

Федерация профсоюзов Приморского края организовала митинг рабочего коллектива в поселке Дальнегорск, перед зданием заводоуправления 30А ГКХ «БОР». На митинге присутствовало около 500 человек. Кроме того, в городе Партизанске состоялся митинг, на котором присутствовали представители администрации муниципального образования. Всего митинг собрал около 100 человек.

В актовом зале Хабаровского краевого объединения организаций профсоюзов состоялась ежегодная акция «За достойный труд!» В собрании приняли участие более двухсот председателей краевых профорганизаций и профактива. За столом президиума в этот вечер собрались губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт, председатель Законодательной думы Хабаровского края Сергей Хохлов, председатель Хабаровского краевого объединения организаций профсоюзов Виктор Корякин.

В течение часа выступили председатели краевых профсоюзов здравоохранения, Хабаровской государственной академии экономики и права, ХПАТП-1 и Трамвайно-троллейбусного управления. Ораторы подняли касающиеся всех злободневные вопросы — проблемы сокращения безработицы, доведения минимальной зарплаты до уровня прожиточного минимума, ликвидации долгов по заработной плате, ограничения роста потребительских цен на жизненно необходимые товары и услуги, повышения пенсионного возраста, отсутствия квот на жилье.

Заседание завершилось выступ-

лением губернатора Хабаровского края, который в противовес лозунгам профсоюзных лидеров, ратовавших за повышение уровня жизни трудящихся, сделал акцент на социальной ориентированности бюджета Хабаровского края. Именно это направление поглощает 73 процента бюджетных средств, а возникающие излишки направляются на повышение заработной платы населения, пенсий и т. д.

Губернатор коснулся проблемы отсутствия финансов для бюджета развития, что влечет за собой отсутствие строительства социального жилья, минимизацию поддержки сельского хозяйства.

В числе причин кризисной ситуации в крае председатель Законодательной думы Хабаровского края Сергей Хохлов назвал образовательную диспропорцию, при которой остро не хватает людей в промышленности, а рынок труда перенасыщен гуманитариями, что и приводит к безработице.

Во всех мероприятиях приняли участие профсоюзные лидеры железнодорожников.

Антонина ПИВНЕВА,
Наталья ОХОТНАЯ

ЧЕЛОВЕК — НА ПЕРВОМ МЕСТЕ

На второй срок оставил председателем своего профкома Тамару Гетманскую коллектив Дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении. Пять предыдущих лет своего председательства Тамара Владимировна вспоминает как очень напряженные. Приходилось совмещать профсоюзную деятельность с работой старшего билетного кассира, а затем инженера пассажирского отдела. Должность председателя профкома была неосвобожденной.

На общественную работу приходилось буквально выкраивать свободные минуты. Засиживалась на работе допоздна, посвящала решению насущных вопросов выходные — в то время это было делом обычным. Но профсоюзная работа требовала к себе гораздо большего внимания, глубокого подхода, чем удавалось уделять ей. Поэтому освобожденный характер должности председателя профкома стал для Тамары Владимировны, да и для членов профсоюза, настоящим подарком. В новом статусе она принялась за знакомые дела с удвоенной силой.

— Обязанностей, конечно, тоже прибавилось. Необходимо контролировать работу состава профкома, в который входит одиннадцать человек. Особое внимание я уделяю соблюдению трудовых прав членов профсоюза из числа дирекции. Это почти весь коллектив, ведь членство в профсоюзе здесь составляет 97 процентов. Ежемесячно в тесном взаимодействии с коллективом и начальниками отделов составляется план



Фото автора

работы профкома. А он охватывает многое: оказание материальной помощи, проблему оздоровления работников и их детей, частичную оплату спортивных секций, досуга... Решаем проблемы с графиком отпусков, незаконным лишением премий, принимаем заявления о невыплате отпускных. Профком решает массу вопросов. Часто за консультациями правового инспектора, специалиста по труду и заработной плате обращаемся в филиал дорпрофсожа.

Всего три года назад первичная профсоюзная организация дирекции

насчитывала 150 членов профсоюза из числа проводников и кассиров. Затем в названии учреждения появилось слово «дорожная», а вместе с ним коллектив пополнился четырьмя сотнями машинистов и слесарей. Так коллектив стал насчитывать свыше пятисот человек, что позволило председателю профкома стать освобожденным. Однако эти перемены и забот принесли предостаточно: предприятие охватывает территорию от Облучья до Владивостока. Поэтому половину времени Тамара Гетманская прово-

дит в пути.

— Наиболее наболевший вопрос на сегодняшний день — нехватка мест в детских садах, — рассказывает о наболевшем Гетманская, — Закрепленных за нами дошкольных учреждений нет. Критической становится и жилищная проблема. На дорогу приходит много молодых специалистов, и мы далеко не всегда имеем возможность предоставить им комнату в общежитии. Вчерашние студенты, попав в непростые материальные и трудовые условия, надолго в нашем коллективе не задерживаются. Кадровая

текучка ведет по противоположному от стабильности пути. Всегда актуальна и проблема недостатка денежных средств.

Тамара Владимировна уделяет особое внимание в своей работе и досугу своих подопечных, и оздоровлению. Общение, конечно, сближает, но, например, совместный выезд на природу — проблема. Причина в разъездном характере работы сотрудников. Поэтому абонемент в спортзал, бассейн — вариант для всех наиболее оптимальный.

В крупном городе, вроде Хабаровска, решить можно многие проблемы. А вот в Облучье, например, людям просто негде культурно отдохнуть. Желание посетить театр есть, а удовлетворить его можно только в Хабаровске, совершив трехчасовой путь на электричке. В небольшом поселке, городке частично компенсировать проблему свободного времени можно занятиями спортом. Профком заключил договор со спортивными объектами Облучья на посещение их сотрудниками дирекции.

В противовес начальству, которое не всегда готово к диалогу со своими подчиненными, Тамара Владимировна в любое время готова выслушать и оказать реальную помощь. Умение сочувствовать, сопереживать, подсказать выход из сложной ситуации в наше время — редкость.

— Хорошее отношение к людям и реальные дела профкома позволили завоевать доверие наших сотрудников, значительно их воодушевить. Они стали активнее посещать собрания, смелее задавать руководству вопросы.

Человек для Тамары Владимировны

всегда на первом месте. А работать с людьми она научилась еще в период учебы в Хабаровском педагогическом колледже. Только после семнадцати лет работы воспитателем в детском саду судьба привела ее на железную дорогу, где будущий председатель профкома совмещала работу с обучением в Хабаровском институте инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Пассажирские перевозки».

Сегодня Тамаре Гетманской недостает одного — личного кабинета, оснащенного телефонной линией и компьютером. Наличие самого необходимого значительно бы улучшило ее работу.

— Мне попросту негде принимать посетителей, хранить карточки членов профсоюза, подотчетные деньги. А без компьютера невозможно вести протоколы заседаний, фиксировать принятые решения, составлять планы работы, вести переписку, знакомиться с документами и прочее. Надеюсь, что кабинет мне в наследство оставит наша бухгалтерия, готовящаяся в этом году к переезду.

Мы тоже надеемся, что председатель профкома Дорожной дирекции пассажирских перевозок в пригородном сообщении в ближайшем будущем обзаведется собственным кабинетом, компьютером, всем тем, что должно быть у профлидера согласно коллективному договору. И тогда работа станет еще активнее, а строиться будет на принципах социального партнерства с руководством дирекции.

Наталья ОХОТНАЯ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

НЕ СТАРЕЯ ДУШОЙ

Ветеран станции Покровка-Пристань отметил свое девяностолетие

Четырнадцатого октября состоялось мое неслучайное знакомство с председателем профсоюзного комитета Хабаровского центра организации работы на железнодорожной станции Светланой Анатольевной Ильиной. В этот день нас объединила общая цель — навестить юбиляра Николая Митрофановича Прохоренко, немало лет отдавшего работе на железной дороге и отмечавшего свой девяностолетний юбилей. По пути в поселок имени Тельмана интересно приготовленными для ветерана подарками.

— Транзистор и теплый плед, — отвечает с улыбкой Светлана Анатольевна.

Действительно, уют и звуки жизни вокруг — то главное, что нужно человеку, прожившему на этой земле почти век и давно потерявшему зрение. А еще ему никак не обойтись без внимания и заботы окружающих.

Держится Николай Митрофанович отлично, с готовностью позирует перед объективом фотокамеры. Ветерану есть чем гордиться: грудь усыпана наградами, доставшимися потом и кровью. Среди них два ордена Отечественной войны I степени, орден Красной Звезды, медали «За оборону Сталинграда», Жукова, «За отвагу»... Ему и сейчас особенно памятна его фронтовая молодость.

В те дни, когда началась Великая Отечественная война, Николай

Митрофанович работал комбайнером на Березовской машинно-тракторной станции в родной деревне Ново-Алтатко Березовского района Красноярского края. В то время ему шел двадцать первый год.

— В сорок первом я был призван в ряды Красной армии. Из Харькова меня перебросили в Белоруссию. Служил танкистом, пока не получил свое первое ранение. После двухмесячного курса реабилитации в госпитале Сочи командование направило меня в Винницкое пехотное училище, где семь месяцев я командовал взводом. А в сорок втором был Сталинград. Немец тогда чуть не сорвал нашу атаку. Раненые, убитые... Как командиру взвода мне было поручено «взять огонь на себя». Я повел солдат в тыл врага. Наше «Ура!» сбило их с толку: весь огонь был переведен на нас. Задачу свою мы выполнили, открыв путь наступлению советской пехоты. Эта операция стоила мне серьезного ранения. Через поврежденную артерию началось обильное кровотечение. Затем были госпитали, сложные операции, неоднократные переливания крови, вторая группа инвалидности.

Пройдя курс лечения, Николай Митрофанович вернулся на фронт. Он дошел с войсками Красной армии до Берлина, расписался на стенах Рейхстага. Долгожданную Победу встретил в Германии. Дальнейшую военную службу



Фото автора

Николай Митрофанович проходил в Чехословакии, а демобилизовался уже в Венгрии.

После окончания Великой Отечественной войны Николай Митрофанович некоторое время работал на заводе в Москве. Но

однажды судьба привела его на Дальний Восток, в тогда еще строящийся поселок имени Тельмана в Еврейской автономной области. Здесь Николай Митрофанович и остался на долгие годы, обретя себя в новой мирной жизни.

— Тридцать семь лет я отработал на местной железнодорожной станции Покровка-Пристань старшим приемосдатчиком. Работа ответственная. Ведь от правильности погрузки зависит безопасность движения поезда, — вспоминает трудовые будни ветеран.

Практически вся жизнь Николая Митрофановича прошла в этом поселке. Здесь он женился, вырастил троих детей, трудился, вышел на пенсию... На первый взгляд — простая рабочая биография. Однако имя юбиляра известно далеко за пределами Дальнего Востока.

— Обратите внимание, — произносит начальник станции Покровка-Пристань Дмитрий Самцов, протягивая мне внушительных размеров энциклопедию «Лучшие люди России». Целая статья посвящена авторами книги биографии Николая Митрофановича.

— Папа, сыграй что-нибудь для гостей, — просит дочь своего отца-юбиляра, который когда-то мечтал поступить в музыкальную школу.

И пальцы фронтовика, словно вдруг помолодели, свободно парят по клавишам трофейного аккордеона. В одно мгновение мелодия проникла в наши сердца, никогда не знавшие горестей войны. И в эти минуты все собравшиеся вокруг Николая Митрофановича стали с ним единым целым...

Наталья ОХОТНАЯ

НАКАЗАТЬ ВИНОВНЫХ

Именно этого потребовал технический инспектор за несоблюдение норм и правил охраны труда

В ходе проверки Советско-гаванской дистанции пути, производственного участка Совгавань-Сортировочная Комсомольской дистанции гражданских сооружений техническим инспектором труда профсоюза Комсомольского филиала дорпрофсожа были выявлены 24 нарушения норм и правил охраны труда, промышленной, пожарной и электробезопасности.

В Советскогаванской дистанции пути невозможно проверить фактическое обеспечение работников спецодеждой, т. к. выдача, учет и хранение спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты производится с нарушениями требований Положения об обеспечении работников железной дороги специальной одеждой, обувью и другими средствами индивидуальной защиты, утвержденного приказом начальника дороги от 30.07.10 № 360/Н.

В нарушение ст. 212, 225 Трудового кодекса РФ, Положения об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников железной дороги (приказ № 345Н

от 26 июля 2010 г.) нарушаются сроки и порядок проведения инструктажей. Так, работникам механических мастерских Г. Г. Горбунову, О. Д. Бебих, С. В. Волкову не проведен повторный инструктаж; 23.09.10 не проведен целевой инструктаж О. В. Мельникову; внеплановый инструктаж по охране труда работникам не проводился с 01.04.10, целевой и повторный инструктаж по охране труда работникам проводится по не пересмотренным инструкциям ИОТ-ПЧ.

В нарушение Положения об организации работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий с участием автотранспорта Дальневосточной железной дороги водитель А. В. Тищенко допущен к самостоятельной работе без стажировки, заключения о допуске к самостоятельной работе; в дистанции не разработаны маршруты движения автотранспорта. Работники мастерских не ознакомлены под роспись с Перечнем мест с особо сложными условиями по Советскогаванской дистанции пути.

В мастерских дистанции с нару-

шением ГОСТ 12.2.009-99 п. 7.4, 12.5.1 эксплуатируется сверлильный станок с неисправным возвратным механизмом, отсутствует маркировка станка, нет руководства по эксплуатации, ответственных за техническое состояние; в нарушение РД 10-33-93 «Стропы грузовые общего назначения» используются стропы без металлических бирок с указанием номера, паспортной грузоподъемности и даты испытания; просрочено испытание сварочному трансформатору (инв. № 475270 (ПТЭЭП гл. 3 п. 3.1.22); в распределительных щитах РЩ-2, ЩО отсутствуют однолинейные схемы (ПТЭЭП гл. 2.12 п. 2.12.5); наждачный станок в кузнечном цехе эксплуатируется с нарушением ГОСТ 12.3.028-82 «Система стандартов безопасности труда. Процессы обработки абразивным и эльборовым инструментом. Требования безопасности» (отсутствует инвентарный номер, не испытан круг). В цехе для стоянки самоходного подвижного состава хранятся ГСМ, краска.

На производственном участке Совгавань-Сортировочная Комсомольской дистанции гражд-

данских сооружений нарушается ст. 212 ТК РФ, Положение об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников железной дороги. Так, на момент проверки просрочено проведение повторного инструктажа по охране труда ряду работникам. Не проводится повторный инструктаж работникам, которым предоставлено право выполнения стропальных работ.

Стажировка некоторым работникам оформлена с нарушениями (стажировка проведена 3 смены, в соответствии с программой стажировки — 5 смен; нет заключения, допуска к самостоятельной работе). В журнале инструктажей отсутствует подпись о прохождении стажировки одного из работников; инструктажи по охране труда проводятся по отмененным инструкциям ИОТ-НГЧ-8-1,2, 3, 8.

Работникам мастерского участка не проведен внеплановый инструктаж по вновь введенным инструкциям по охране труда. Обучение и проверка знаний электромонтеру по ремонту и обслуживанию электрооборудования проведена с наруше-

нием Положения об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников железной дороги.

Карточки учета выдачи спецодежды не приведены в соответствии с Положением об обеспечении работников железной дороги специальной одеждой, обувью и другими средствами индивидуальной защиты. Работники участка не ознакомлены с нормами выдачи спецодежды, спецобуви и СИЗ, соответствующими их профессии и должности. Работники не в полном объеме обеспечены спецодеждой, не выдан хлопчатобумажный костюм А. В. Ищенко, зимний костюм для сварщика, шапка.

Руководителю Комсомольской дистанции гражданских сооружений вручено требование о привлечении к дисциплинарной ответственности мастера за не проведение повторного инструктажа с работниками цеха.

Юрий ТЕН,
технический инспектор труда профсоюза Комсомольского филиала дорпрофсожа

ПРОВЕРКИ

РАТИФИЦИРОВАНА КОНВЕНЦИЯ ОБ ОСНОВАХ, СОДЕЙСТВУЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТИ И ГИГИЕНЕ ТРУДА

Шестого октября президент РФ Дмитрий Медведев подписал федеральный закон «О ратификации Конвенции об основах, содействующих безопасности и гигиене труда (Конвенция № 187)». Федеральный закон был принят Государственной думой 24 сентября 2010 года и одобрен Советом Федерации 29 сентября 2010 года.

Федеральным законом ратифицируется Конвенция об основах, содействующих безопасности и гигиене труда (Конвенция № 187). Конвенция об основах, содействующих безопасности и гигиене труда (Конвенция № 187), была принята на 95-й сессии Генеральной конференции Международной организации труда 15 июня 2006 года.

В соответствии с положениями Конвенции № 187 каждое государство-член, ратифицирующее Конвенцию, в целях предупреждения случаев производственного травматизма, профессиональных заболеваний и гибели людей на производстве содействует созданию безопасной и здоровой производственной среды посредством разработки соответствующей национальной политики и образования необходимых органов управления, отвечающих за вопросы безопасности и гигиены труда.

Каждое государство-член разрабатывает, проводит, следит за выполнением, оценивает и периодически пересматривает национальную программу по безопасности и гигиене труда на основе консультаций с наиболее представительными организациями рабо-

тодателей и работников.

Понятие «безопасность и гигиена труда», по существу, соответствует понятию «охрана труда», применяемому в трудовом законодательстве Российской Федерации.

Согласно Трудовому кодексу Российской Федерации охрана труда — это система сохранения жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности, включающая в себя правовые, социально-экономические, организационно-технические, санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические, реабилитационные и иные мероприятия (статья 209).

Трудовым кодексом Российской Федерации (статья 210) определены основные направления государственной политики в области охраны труда, к числу которых отнесены:

- обеспечение приоритета сохранения жизни и здоровья работников;
- принятие и реализация федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в сфере охраны труда, а также федеральных целевых, ведомственных целевых и территориальных целевых программ улучшения условий и охраны труда;
- государственное управление охраной труда;
- государственный надзор и контроль за соблюдением государственных нормативных требований охраны труда;
- профилактика несчастных

случаев и повреждения здоровья работников;

— защита законных интересов работников, пострадавших от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, а также членов их семей на основе обязательного социального страхования работников от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний;

— организация государственной статистической отчетности об условиях труда, а также о производственном травматизме, профессиональной заболеваемости и об их материальных последствиях;

— обеспечение функционирования единой информационной системы охраны труда.

Существующая в Российской Федерации система управления охраной труда сходна с системой, установленной Конвенцией № 187. Проведенный анализ соответствия законодательства Российской Федерации положениям Конвенции № 187 показывает, что в законодательстве Российской Федерации, в том числе в Трудовом кодексе Российской Федерации, в полной мере реализуются положения и требования указанной Конвенции.

Ратификация Конвенции № 187 не повлечет за собой дополнительных расходов из федерального бюджета, принятие ее положений возможно без внесения изменений в действующее законодательство.

Источник — сайт президента РФ

ПРИКАЗ СЛЕДУЕТ ОТМЕНИТЬ

Техническим инспектором труда профсоюза Тындинского филиала дорпрофсожа проведена проверка состояния охраны труда в Тындинском пассажирском вагонном депо. В ходе проверки были выявлены нарушения.

Первого апреля 2010 года был издан и введен в действие приказ начальника пассажирского вагонного депо Тынды № 25, в соответствии с которым работникам, занятым во вредных условиях труда, были изменены проценты доплат за вредные условия труда.

Приказ начальника депо № 25 от 1 апреля 2010 года является незаконно изданным. В соответствии с действующим в настоящее время Указанием МПС СССР № Г-3473у от 1 ноября 1988 года п. 3.2 «Положения об оценке условий труда на рабочих местах и порядок применения Перечня работ, на которых могут устанавливаться доплаты рабочим за условия труда на предприятиях и в организациях Министерства путей сообщения», являющегося приложением к Указанию МПС № Г-3473у от 01.11.1988 года, официальным документом, по которому устанавливается доплата рабочим за условия труда, является карта условий труда на рабочем месте. В депо карты условий труда на рабочих местах по итогам проведенной ранее аттестации рабочих мест не составлены.

Кроме того, при оценке условий труда рабочих мест и определении конкретного процента доплат за вредные условия труда (4—12%, 16—20%) аттестующей организацией и оценочной комиссией депо под председательством главного инженера не учтены все вредные производственные факторы, за наличие (превышение) которых могут производиться доплаты за вредные условия труда.

Не учтены и не оценены вредные факторы и по другим профессиям депо. По отдельным профессиям, например, составителя поездов, помощника составителя поездов, слесаря по ремонту подвижного состава и другим процент доплаты за вредность установлен как 4/8 (зимой). Доплата зимой (8%) работникам установлена за пониженные наружные температуры. Карты аттестации рабочих мест в депо составлены неверно. Нарушения имеются в составленной и подписанной карте аттестации рабочего места слесаря по ремонту подвижного состава.

Начальнику депо выдано Представление с требованием отменить действие приказа начальника пассажирского вагонного депо № 25 от 1 апреля 2010 года, вновь составить карты аттестации рабочих мест и карты условий труда по всем рабочим местам, провести фотографии рабочего времени работников, занятых во вредных условиях труда, провести необходимые расчеты по отдельным вредным факторам, установить доплаты по вновь разработанным картам условий труда.

Сергей МАРКОВ,
технический инспектор труда профсоюза Тындинского филиала дорпрофсожа

ТК ОБЯЗАТЕЛЕН ДЛЯ ВСЕХ

К сожалению, не все работники отделов кадров помнят об этом

На заседании президиума дорпрофсожа был рассмотрен вопрос о соблюдении трудового законодательства и обязательств коллективного договора администрациями ремонтных локомотивных депо — структурных подразделений Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава. При подготовке вопроса были проведены проверки правовыми инспекторами труда профсоюза в соответствии с планом работы дорпрофсожа.

В состав Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава входят пять ремонтных локомотивных депо. Как было отмечено на заседании президиума, наиболее неблагоприятная обстановка в вопросах соблюдения трудового законодательства сложилась в ремонтных локомотивных депо Сибирцево и Амурское. Не намного лучше обстановка и в ремонтных локомотивных депо Тынды-Северная и Приморское.

Настораживает ситуация, при которой правовые инспекторы профсоюза, не успев выдать представления по выявленным нарушениям, сталкиваются с новыми нарушениями, зачастую того же самого характера и направления.

В трудовых договорах всех работников депо Приморское, например, станции не регламентированы сроки (конкретные дни) выплаты заработной платы работникам в соответствии с ч. 6 ст. 136 Трудового кодекса РФ. Отсутствуют регламентирования в трудовых договорах некоторой категории работников по предоставлению дополнительного отпуска за работу во вредных и (или) опасных условиях труда. Ни один работник депо не ознакомлен с Правилами внутреннего трудового распорядка, Положением о премировании работников.

Выявлены факты привлечения работников к дисциплинарной ответственности с нарушением требований ст. 192, 193 Трудового кодекса РФ: до применения дисциплинарного взыскания от работников не истребуются письменные объяснения проступка, акты об отказе работника оформить объяснение в течение двух рабочих дней не составляются.

В соответствии со ст. 192 Трудового кодекса РФ работодатель имеет право применить дисциплинарное взыскание к работнику за неисполнение или ненадлежащее исполнение работником по его вине возложенных на него тру-

довых обязанностей. Привлечение работника к любому виду ответственности (дисциплинарной, материальной) за действия третьих лиц недопустимо.

В графике периодического медицинского осмотра на 2010 год работников ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная, подверженных воздействию вредных и опасных производственных факторов, не заполняется графа о фактическом прохождении медицинской комиссии и не указываются причины не прохождения комиссии отдельными работниками. Графики предоставления отпусков работникам этого депо отсутствуют, отпуска предоставляются не согласно утвержденному графику, а по личным заявлениям работников.

В нарушение ст. 123 Трудового кодекса РФ основная часть работников предприятия извещается под роспись о времени начала отпуска менее чем за две недели до его начала. Основная часть работников с приказами о предоставлении им отпусков под роспись не ознакомлены. Несвоевременно издаются приказы о предоставлении работникам отпусков без сохранения заработной платы. В перечне профессий

работников ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная, имеющих доплату за вредные условия труда, не указаны цеха, участки производства работ, в которых они работают.

Не установлена процентная надбавка за работу в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностям некоторым работникам.

Правила внутреннего трудового распорядка ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная разработаны без учета специфики предприятия. Положение о премировании работников ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава не утверждено начальником предприятия и не согласовано председателем профсоюзного комитета.

Руководством ремонтного локомотивного депо Амурское издаются приказы об изменении режима рабочего времени без согласования с профсоюзным комитетом и внесением изменений в ПВТР или трудовые договоры работников. В нарушение ст. 113 ТК РФ работодатель привлекает работников к работе в выходные дни без указания таких дней и фамилий работников. Форма приказа о

привлечении к работе в дни отдыха с согласия работника законодательно не установлена, поэтому работодатель должен составлять в произвольной форме.

Анализируя характер выявленных нарушений, можно констатировать, что многие нарушения типичны и для других Дирекций и филиалов ОАО «РЖД». Это нарушения, касающиеся порядка оформления трудовых договоров, стимулирующих и поощрительных выплат, предоставления и использования дополнительных отпусков, привлечения к дисциплинарной ответственности, недостатки локального регулирования рабочего времени и времени отдыха работников, нарушения в порядке учета мнения профсоюзных комитетов и т. д.

Одной из главных причин, способствовавших создавшейся ситуации, по мнению правовой инспекции труда профсоюза, является недостаточная квалификация специалистов депо в вопросах трудового и связанного с ним законодательства, которая постепенно может быть устранена организацией постоянного обучения, в том числе и с привлечением правовых инспекторов труда профсоюза.

ЧЛЕНАМ ПРОФСОЮЗА — ДОСТОЙНЫЕ УСЛОВИЯ РАБОТЫ

Окончание. Начало на 1-й стр.

За последние 5 лет практически стабилизированы значения коэффициентов частоты смертельного травматизма, однако их значения выше общероссийских показателей в хозяйствах пути на 28 процентов, электрификации и электрооборудования — на 74,3 процента. Рост смертельного травматизма допущен на Северо-Кавказской, Октябрьской, Южно-Уральской, Сахалинской железных дорогах, в Центральных дирекциях по ремонту грузовых вагонов и управления перевозками. Только от наездов подвижного состава за последние пять лет погибли 140 человек, из них большая часть (51%) — в хозяйстве пути. Из-за поражения электротоком в хозяйстве электрификации и электрооборудования погибли 43 человека.

Основные причины — неудовлетворительная организация безопасного производства работ, нарушения техпроцессов и требований безопасности труда, низкие знания руководителей и работниками требований охраны труда, нарушение трудовой и производственной дисциплины, недостаточная профилактическая работа по предупреждению травматизма.

В путевом комплексе ОАО «РЖД» не решен вопрос о введении сигнальщиков в штаты дистанций пути (укомплектованность составляет 12,3%) и обеспечения их переносными радиостанциями (фактическое наличие — 60,8%). Медленно внедряются на железных дорогах устройства автоматической пневмообдувки и электрообогрева стрелочных переводов (внедрено соответственно 30,9% и 6,6%). Практически приостановлено внедрение систем оповещения

о приближении подвижного состава. В хозяйстве электрификации и электрооборудования обеспеченность средствами защиты составляет 75,6%. Для защиты работников от поражения электродугой и наведенным напряжением в 2010 году на дороги поступило лишь 186 новых экранирующих комплектов спецодежды при потребности около 62 966 единиц.

Большая часть станций дорог не оборудована сооружениями для безопасного осмотра крыш вагонов работниками ведомственной охраны. На ряде предприятий правила, инструкции по охране труда разработаны с нарушением методических рекомендаций, в технологических картах не отражены пооперационно меры безопасности труда. Не эффективна существующая в ОАО «РЖД» система обучения по охране труда в структурных подразделениях руководителей среднего командного состава, организующих безопасное производство работ на рабочих местах.

Финансирование программ по улучшению условий и охраны труда осуществляется в основном в соответствии с нормативами, установленными коллективными договорами и соглашениями. Однако в ряде филиалов, организаций в 2010 году нормативы не выполняются (Северная и Юго-Восточная железные дороги, ОАО «Желдорремаш», ОАО «ФПК», Куйбышевская Дирекция тяги), допускается расходование части средств на работы, которые не могут быть отнесены к охране труда. В ОАО «Рефервис» на 2010 год не запланированы мероприятия по снижению травматизма, улучшению условий труда, приведению рабочих мест к нормам, обучению



руководителей и т. д.

Для общественного контроля за охраной труда в организациях избраны уполномоченные по охране труда, в т. ч. в ОАО «РЖД» — около 37 тысяч человек. Ежегодно ими выявляется более 811 тысяч нарушений. Однако эффективность их работы низкая, т. к. большая часть не обучена в учебных центрах.

Определенная работа проводится на предприятиях по созданию необходимых санитарно-бытовых условий. Однако имеются проблемы с обеспечением модульными пунктами обогрева, не все структурные подразделения имеют согласно нормам помещения для сушки и стирки спецодежды, приема пищи, особенно в путевом хозяйстве. Сохраняется проблема с состоянием бытовых вагонов сопровождения в ПМСах.

Аттестация рабочих мест по условиям труда проводится в основном в соответствии с законодательством. Однако работы по приведению рабо-

чих мест к нормам идут медленными темпами (ОАО «РЖД», ОАО «РЖДстрой», ОАО «БетЭлТранс», ОАО «ФПК»). Именно по этой причине, в частности в ОАО «РЖД», за последние годы число рабочих мест, не соответствующих нормам, практически не изменяется (47%). Это оказало негативное влияние на профзаболеваемость работников: в 2009 году зарегистрирован 391 случай смерти работников, из них машинистов, водителей и их помощников — 40,7%, 51 случай внезапной смерти на рабочем месте (из них указанные профессии — 31,4%). Впервые установленная профзаболеваемость зарегистрирована в хозяйствах: локомотивном — 41,6%, пути — 16,1%, вагонном — 7,3%, организациях по ремонту подвижного состава — 14,6% случаев.

На ряде железных дорог допускаются нарушения в предоставлении работникам льгот и компенсаций за работу во вредных условиях труда (Московская, Свердловская,

Куйбышевская, Восточно-Сибирская, Забайкальская и др.). Профсоюзными комитетами принимаются меры по их восстановлению.

Определенная работа проводится по обеспечению работников спецодеждой. В ОАО «РЖД» лимиты на СИЗ в бюджетах дорог выделяются на уровне прошлых лет, что не позволяет обеспечить работников спецодеждой и средствами индивидуальной защиты в соответствии с нормами.

Кабины эксплуатируемых локомотивов не соответствуют нормам по шуму, вибрации, микроклимату. В Дирекции тяги разработана комплексная программа на приобретение новых локомотивов, модернизацию их с продлением службы. Однако объемы работ недостаточны. На заводах кабины оборудуются установками кондиционирования воздуха, однако в 2009-2010 годах модернизация не проводилась, т. к. не заложена в циклах и сметах на производство капремонтов. Данные установки на локомотивах не ремонтируются в депо по аналогичной причине.

Продолжают иметь место факты нарушений режима труда и отдыха работников локомотивных бригад, привлечению их к сверхурочной работе свыше отработанных сверхурочно 120 часов в год.

Отмечая большую работу, проводимую в ряде предприятий и организаций, направленную на обеспечение безопасных условий труда и производственного быта, пленум ЦК Роспрофжела призвал усилить работу в этом направлении как со стороны руководителей предприятий, так и председателей первичных профорганизаций.

НАГРАДЫ ПЕДАГОГАМ

Педагоги негосударственных образовательных учреждений Дальневосточной железной дороги отмечены по итогам посвященного Году учителя конкурса, проведенного ОАО «РЖД».

Лауреатом конкурса 1-й степени в номинации «Изобразительное искусство» за серию этюдов стала учитель негосударственного общеобразовательного учреждения «Школа-интернат № 28 среднего (полного) общего образования ОАО «РЖД» (Смоляниново) Юлия Пахомова.

Дипломантами конкурса признаны:

— в номинации «Изобразительное искусство»: учитель негосударственного общеобразовательного учреждения «Школа-интернат № 29 среднего (полного) общего образования ОАО «РЖД» (Уссурийск) Елена Пилипенко за гравюру «Ожидание дождя» и воспитатель негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 262 ОАО «РЖД» (Хабаровск) Наталья Прус за картину «Признание»;

— в номинации «Художественная фотография»: воспитатель негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 260 ОАО «РЖД» (Хабаровск) Елена Ермолина за фотографию «Раз ромашка, два ромашка»;

— в номинации «Декоративно-прикладное искусство»: воспитатель негосударственного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад № 265 ОАО «РЖД» (Хабаровск) Таисия Мусатова за куклу «Сова».

Всего в конкурсе ОАО «РЖД» приняли участие более 3 тысяч человек. По итогам второго этапа конкурса дорожными комиссиями было отобрано и представлено в центральную комиссию 500 конкурсных работ, которые отличались высоким художественным уровнем, культурой исполнения, оригинальностью и новаторством идей.

«НОВАЯ ШКОЛА ОАО «РЖД»

Школа передового опыта «Новая школа ОАО «РЖД» — основные направления по реализации Концепции развития системы дошкольного и общего образования» прошла на Дальневосточной железной дороге. В ней приняли участие вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов, начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко, начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Любовь Васина, заместитель министра образования правительства Хабаровского края Александр Король, руководители общеобразовательных и дошкольных учреждений, педагоги школ и воспитатели детских садов со всей сети ОАО «РЖД».

Как подчеркнул Дмитрий Шаханов, сегодня в ОАО «РЖД» акценты смещаются в сторону инвестирования в человеческий капитал. Создан Корпоративный университет, в котором учат управленческим навыкам, на дорогах работают центры оценки пер-

сонала, мониторинга и молодежной политики. Активизировался процесс внедрения новых форм и технологий в организацию образовательного процесса, стали шире применяться новые активные формы обучения: конференции, учебные игры, а также проекты, предусматривающие формирование ключевых компетенций и интеграцию учащихся в процессы творческого мышления. Все это усиливает кадровый потенциал компании «Российские железные дороги».

В ходе работы школы большое внимание уделено определению путей реализации Концепции развития системы дошкольного и общего образования ОАО «РЖД», а также изучению и обмену опытом работы подведомственных ОАО «РЖД» образовательных учреждений по повышению качества обучения, здоровьесберегающим технологиям, работе с одаренными детьми, профессиональной ориентации и довузовской

подготовке учащихся.

Михаил Заиченко отметил, что одной из наиболее важных задач в социальной политике Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД» является поддержка и развитие системы образования. Поэтому особое внимание уделяется укреплению материально-технической базы образовательных учреждений.

За три года в рамках инвестиционной программы дороги на эти цели направлено 253 млн рублей. В августе текущего года после реконструкции введен в эксплуатацию детский сад № 262 на станции Хабаровск-1, где созданы все условия, необходимые для воспитания и обучения детей, укрепления их здоровья. В настоящее время завершается реконструкция детского сада № 248 на станции Первая Речка во Владивостоке. На приобретение технологического и интерактивного оборудования для проведения

образовательного процесса в школах в 2010 году затрачено более 4 млн рублей. Это позволило начать процесс внедрения технологий дистанционного обучения школьников.

Следует отметить, что детские сады и школы-интернаты ОАО «РЖД» — это начальная ступень в системе профессиональной ориентации. Тесное сотрудничество педагогических коллективов с Малой железной дорогой, музеями Дальневосточной железной дороги, техническими библиотеками и Дворцами культуры железнодорожников позволяют развивать у детей уже с раннего возраста устойчивый интерес к железнодорожной профессии.

В рамках работы сетевой школы прошли экскурсии по лучшим образовательным учреждениям дороги. Участники школы побывали в дошкольных учреждениях Хабаровска, а так же в школе-интернате № 30 Комсомольска-на-Амуре.

ПОДВЕЛИ ИТОГИ ЛЕТА

На заседании президиума Комсомольского филиала дорпрофсожа подведены итоги проведения детской летней оздоровительной кампании 2010 года. Было отмечено, что всего в лагере им. К. Заслонова отдохнули 766 детей, из них 656 детей работников железной дороги. В период с 24 июня по 30 августа были реализованы три тематические смены, одна из которых профильная. Тематика и содержание смен выбирались с учетом возраста детей, их интересов и запросов.

Целью и задачами первой смены было создание условий для развития творческих способностей детей, разностороннее развитие и самореализация инициативы, во вторую — пропаганда спорта и здорового образа жизни, в третью, профильную смену, — подготовка учащихся к обоснованному выбору профессии через профориентационные игры, занятия и упражнения.

Комсомольским филиалом дорпрофсожа было обеспечено страхование всех детей от несчастных случаев на время их пребывания в детском оздоровительном лагере и нахождение в пути при организованном заезде-выезде. Профсоюзные организации структурных подразделений для про-

ведения оздоровительной кампании «Лето-2010» оказали материальную помощь многодетным и малоимущим семьям на сумму 102 тыс. рублей.

В связи с высокой стоимостью путевок в лагерь им. К. Заслонова и передачей функций частичной оплаты путевок из отдела социального страхования города в отдел образования, не все структурные подразделения Комсомольского региона смогли направить детей на отдых в этот лагерь. Так, работники военизированной охраны отправили своих детей в оздоровительные лагеря «Космос», «Амурченок», «Созвездие», где стоимость путевки значительно ниже, а условия отдыха составляют достойную конкуренцию нашему лагерю. Такие факты, безусловно, влияют на процент наполняемости железнодорожного лагеря.

В целом от детей и родителей получены хорошие отзывы об отдыхе. Положительно отмечена организация разнообразных кружков по интересам, спортивных соревнований, посещение бассейна, проведение концертов, игр, обучение игре на гитаре, обучение пользованию компьютером. Детям очень понравилось спортивное соревнование «Локобол», конкурс «Евровидение». Ребята получили

массу хороших впечатлений, привезли много поделок, грамот, медалей. Особенно запомнилась последняя профильная смена, соревнования с ребятами из других оздоровительных лагерей, выезд в город. Вожатые в отрядах были активные, веселые, применяли творческий подход к детям.

Наряду с положительными моментами на заседании президиума был высказан ряд замечаний, касающихся организации питьевого режима в первую смену, не всегда разнообразному питанию, отсутствию постоянного контроля за детьми со стороны вожатых, недостаточному количеству в комнатах тумбочек для личных вещей, не всегда вежливому обращению с детьми воспитателей и вожатых, отсутствием отопления в корпусах в холодный период времени и др.

Возникли в этом году трудности при отправлении в лагерь детей с линейных станций. Из-за несвоевременного предоставления родителями заявок на путевки поздно сформировались общие списки. Были пропущены и не включены в списки ребята, чьи родители работают в подразделениях, не входящих в структуру отделения. По станции Новый Ургал приказ на прицепку вагона был передан в день отправ-

ления, 26 мест для детей выделены на верхних полках. Сопровождающие часто не имели при себе списков детей, и размещались в разных вагонах с детьми.

Но несмотря на все перечисленные недостатки большинством детей и родителей было отмечено, что отдых в этом году организован гораздо лучше, чем в предыдущие, и в этом, несомненно, заслуга нового директора лагеря Снежаны Найденовой. Поэтому, вполне заслуженно, от родителей, проживающих на станциях Ванинского направления, было направлено письмо, в котором они выразили благодарность директору лагеря и всему коллективу за хорошо организованную работу, пожелали дальнейших творческих успехов.

Конечно, такие отзывы — лучший стимул в дальнейшей работе. Безусловно, все пожелания и предложения будут учтены при организации летней оздоровительной кампании в 2011 году, чтобы отдых наших детей был еще более полноценным.

Елена ОБЧАРУК,
специалист по социально-экономической защите
Комсомольского филиала
дорпрофсожа

ВЕХИ ИСТОРИИ

ПОМОЩЬ ПРОФСОЮЗА В ВОСПИТАНИИ ДЕТЕЙ

Изучая архивы дорпрофсожа на Дальневосточной железной дороге, вновь и вновь убеждаешься, что в ведении дорпрофсожа каких только вопросов не было! Это и охрана труда, и просвещение железнодорожников, и оздоровление детей и взрослых, и... воспитание детей.

Восьмого января 1952 года вышло постановление секретариата ВЦСПС «О работе профсоюзных организаций по оказанию помощи рабочим и служащим в воспитании детей». Вслед за этим 28 января 1952 года вышло постановление ЦК союза о помощи рабочим и служащим в воспитании детей.

10 марта 1952 года на заседании президиума дорпрофсожа ДВЖД обсуждался вопрос о мероприятиях

по выполнению постановления секретариата ВЦСПС от 8 января 1952 года. В докладе заведующего культотделом дорпрофсожа тов. Номероцкого говорилось, что в клубах дороги для детей организуются детские киносеансы, утренники, концерты, работают кружки художественной самодеятельности. В течение февраля на узлах Облучье, Ин, Хабаровск-2, Бикин были проведены собрания родителей с постановкой на них вопросов воспитания детей в школе и семье. По бюджету 1952 года профсоюзные организации дороги ассигнуют 100 тысяч рублей на проведение внешкольной работы.

Однако профсоюзные организации дороги не используют в полной мере имеющиеся возможности для оказа-

ния более активной помощи рабочим и служащим в воспитании детей, не организуют систематической работы среди детей в клубах, проходят мимо фактов безнадзорности детей.

«В клубе ст. Ин в работу детской художественной самодеятельности механически перенесены формы воспитательной работы со взрослыми: дети работают над взрослым репертуаром, допускается исполнение безыдейных произведений. В клубах станций Облучье, Бикин, Вяземская, Литовко, Ин, Мули не укомплектованы штаты руководителей по детской работе. Райпрофсожи и местные комитеты мало уделяют внимания устройству быта детей и подростков, не имеющих родителей, детей матерей-одиночек и многодетных мате-

рей. Райпрофсожи, местные комитеты также недостаточно воздействуют на родителей, плохо воспитывающих своих детей, не ставят вопросы детского воспитания на обсуждение президиума, общих собраний рабочих и служащих»...

Было отмечено, что директора, учителя железнодорожных школ недостаточно проводят педагогическую работу на предприятиях дороги, редко выступают с лекциями, докладами о воспитании детей в семье и школе. Дорожная газета «Пограничный транспортник» мало публикует статей об опыте работы профсоюзных организаций, клубов по вопросам внешкольной работы.

В целях усиления помощи профсоюзных организаций дороги рабо-

чим и служащим в воспитании детей президиум дорпрофсожа постановил до 1 мая 1952 года провести профсоюзные активы с обсуждением постановления секретариата ВЦСПС, для чего командировать членов президиума дорпрофсожа на узлы Архара, Облучье — тов. Витько, Ин — тов. Ганенко, Хабаровск-2 — тов. Кондратовича, Вяземская, Бикин — тов. Номероцкого, Литовко, Комсомольск — тов. Гарбун, Мули, Совгавань — тов. Нарыжного. Всем райпрофсоюзам было предложено на очередных заседаниях президиума и местным комитетам на рабочих собраниях обсудить мероприятия по выполнению постановления секретариата ВЦСПС от 8 января 1952 года.

Окончание на 8-й стр.

В ГОДЫ РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Гражданская война, иностранная интервенция привели Россию к невиданной по масштабам экономической разрухе. Требовались огромные усилия для восстановления хозяйства и особенно транспорта. Только на Уссурийской железной дороге были разрушены 445 мостов, что составляло 45 процентов их общей длины. Описание всех разрушений, которые были причинены Уссурийской дороге, с приложением соответствующих документов, составило десять томов. Стоимость восстановления разрушенного, а также стоимость расхищенных и пропавших материалов выражалась суммой около 50 млн рублей.

Наблюдался большой износ железнодорожных путей, так как рельсы и шпалы не менялись с момента постройки дороги: третья часть вагонов и две трети паровозов требовали капитального восстановительного ремонта. Общегосударственная разруха на транспорте привела к тому, что в начале 1920-х годов провозная способность дороги сократилась более чем в 5 раз (к примеру, поезд из Читы в Хабаровск шел 21 день).

Дорога находилась в трудном хозяйственном положении. Морально-психологический климат в коллективе еще не окреп, и дорпрофсожу, учпрофсоюзам и месткомам приходилось через свои выборные органы, рабочие собрания, индивидуальную работу добиваться укрепления трудовой и производственной дисциплины.

С началом советизации Дальнего Востока восстановлению, достройке и реконструкции на Уссурийской дороге подлежали депо и мастерские, путевое хозяйство и мосты, паровозы и вагоны пассажирского и грузового парка. Восстановительный период в стране подготовил почву для перехода к новому этапу развития — реконструкции народного хозяйства, проведению в жизнь программы индустриализации. Эта программа стала центральной в планах построения нового общества.

Годы, предшествующие первой пятилетке, для профсоюза железнодорожников характеризовались дальнейшим повышением уровня активности профсоюзных организаций в борьбе за восстановление железнодорожного транспорта. VII Всероссийский съезд профсоюза железнодорожников (апрель 1924 г.), обсуждая первые итоги деятельности профсоюза в восстановительный период, призвал профсоюзные организации к новому подъему ударничества и соревнования, подчинению форм и методов профсоюзной работы решению хозяйственных задач. Решения съезда дали широкую возможность дальнейшему развертыванию социалистического соревнования, повышению уровня его эффективности. Прочно входят такие формы работы союза, как производственные смотры, конкурсы на звание лучших по профессии и т. п. Внутри предприятий и между предприятиями по инициативе профсоюза стали заключаться договоры о социалистическом соревновании. Эти и другие формы работы способствовали дальнейшему подъему трудовой и творческой активности железнодорожников

в решении задач восстановления железнодорожного транспорта.

Практически к середине 1925 года восстановление железнодорожного хозяйства было завершено. Возросли показатели его работы. Если в 1922-1923 годах транспорт работал на 30 процентов от довоенного уровня, то в 1924-1925 годах — на 62 процента, а к 1926 году — уже на 86 процентов.

Завершение этапа восстановления железнодорожного хозяйства создало условия для подъема материального уровня железнодорожников. Социальная программа предусматривала ликвидацию безработицы, повышение зарплаты, расширение жилищного строительства, увеличение расходов на государственное социальное страхование и социальное обеспечение, расширение услуг торговли, общепита и службы быта.

VIII Всесоюзный съезд профсоюза железнодорожников, проходивший 10—20 марта 1926 года, подвел итоги выполнения социальной программы на железнодорожном транспорте. Съезд констатировал положительные сдвиги, достигнутые в области ликвидации безработицы. К началу 1926 года было создано значительное количество новых рабочих мест, что позволило на 200 тысяч человек сократить армию безработных железнодорожников. Более чем в 3 раза по сравнению с 1923 годом возрос размер пособия по безработице. Это пособие получали 40,6 тысячи человек.

Благодаря широкому применению поощрительных систем оплаты труда, введению восьмизарядной сетки, совершенствованию повременной оплаты труда значительно вырос средний уровень заработной платы железнодорожников. Его размер к началу 1927 года опережал многие категории промышленных рабочих, отставая лишь на 0,6 процента от рабочих-металлистов.

В период 1923—1927 годов возросли объемы жилищного строительства. В 1924 году на жилищное строительство было затрачено средств в 3,6 раза больше, чем в 1923 году, в 1925 — уже в 11,6 раза, а в 1927 году — более чем в 27 раз. Прирост ввода жилья в 1927 году превысил в 10 раз уровень 1923 года. Такой прирост был невозможен без создания жилищно-строительных кооперативов. Если в 1924 году на железнодорожном транспорте существовало 28 ЖСК, то на январь 1926 года их было свыше 250 с количеством работающих более 45 тысяч человек. По настоянию ЦК профсоюза на транспорте была разработана и утверждена программа жилищного строительства. Ею предусматривалось сооружение и обустройство жилых поселков на железнодорожных узлах, линейных станциях.

К 1927 году существенно возросли возможности страховых касс. Если в 1925 году за счет их средств отдохнули в домах отдыха 29 тысяч железнодорожников и членов их семей, то в 1927 году — уже 48 тысяч.

В годы индустриализации растут ряды профсоюза. В период между VII и VIII съездами вдвое увеличился низовой профсоюзный актив, достигнув 120 тысяч человек. Центральным комитетом профсоюза принимает-



ся ряд мер, направленных на более полное приближение комитетов к членам профсоюза. С этой целью в 1924-1925 годах проводится децентрализация в организационном строительстве профсоюза, проходит разукрупнение месткомов. Если на 1 января 1924 года в профсоюзе было 1130 месткомов, то уже на 1 октября 1925 года их общее количество выросло до 4 тысяч. К руководству вновь созданных месткомов пришло немало работников, не имеющих ни опыта профсоюзной работы, ни достаточных знаний. Многие из председателей месткомов вместо того, чтобы заниматься непосредственно профсоюзными делами, всю работу сводили к участию во всевозможных комиссиях, выполнении несвойственных обязанностей. В докладе на VIII Всесоюзном съезде железнодорожников председатель ЦК профсоюза А. А. Андреев привел пример, когда один из председателей месткомов нес на себе 25 различных обязанностей. Он являлся членом городской культкомиссии, шефской комиссии, сельской экономической ячейки, ответственным корреспондентом районной газеты, председателем лавочно-контрольной комиссии, председателем бюро кассы взаимопомощи, членом правления железнодорожного клуба, Горсовета и многих других органов и организаций.

В середине 1920-х годов в профсоюзе все более отчетливо начинает проявляться так называемый «хозяйственный уклон». Деятельность комитетов профсоюза и их председателей приобретает тенденцию издания различных приказов и распоряжений хозяйственного характера, подмены функций хозяйственников. Не только низовые, но и высшие профсоюзные звенья становятся заложниками административно-хозяйственной системы, что впоследствии привело к свертыванию внутрипрофсоюзной демократии.

ЦК профсоюза объявляет борьбу с «хозяйственным уклоном». Она дает вначале неплохие результаты. Тем не менее изжить этот порок профсоюзу не удалось. Уже в начале 30-х годов, в период реконструкции железнодорожного транспорта, ЦК профсоюза,

поддерживая партийный призыв о мобилизации усилий профсоюза по выполнению первого пятилетнего плана, дважды принимает обращения ко всем профсоюзным организациям, в которых дает неудовлетворительную оценку их деятельности в решении хозяйственных задач по реконструкции транспорта, обязывает провести пленумы профорганов, специально обсудить и принять конкретные планы действий, создать специальные бригады по контролю за ходом реконструкции.

Навязывание профсоюзам все более несвойственных функций вновь приводит к полемике о роли профсоюзов. Председатель ВЦСПС М. П. Томский в своей брошюре «Профсоюзы на новых путях» утверждал, что главным в деятельности профсоюзов должно стать осуществление ими защитных функций. Он и его сторонники считали, что профсоюзы не могут участвовать в управлении предприятием и быть защитниками экономических интересов наемных рабочих. Тем не менее, выступая с острой критикой против всеобщего хозяйственного уклона в профсоюзах, они допускали участие профсоюзных организаций в производственно-массовой работе, считая ее важным фактором в улучшении материально-бытового положения рабочих, в подъеме их культурного уровня. Этот момент принципиально важен для понимания тогдашней ситуации в российском профсоюзном движении.

В ходе полемики возникли разговоры, подвергающие сомнению существование профсоюзов. В умах некоторой части профсоюзных работников все явственнее зрела мысль о том, что функции профсоюзов в управлении хозяйством приходят в полное противоречие с их защитными функциями. ЦК профсоюза выступил с критикой, осуждающей подобные взгляды. Он разъяснял, что в противоположность буржуазным государствам, являющимся орудием буржуазного господства, профсоюзы СССР проводят свою работу в обстановке диктатуры пролетариата в стране, где власть принадлежит рабочим и крестьянам,

где промышленность находится в руках пролетарского государства, где государственные предприятия являются предприятиями социалистического типа. Прибыль от этих предприятий идет на пользу рабочему классу, руками которого она создана. Интересы развития промышленности в советском государстве не находятся в противоречии с интересами рабочего класса. И руководители, и рабочие в конечном счете стремятся к одной цели — укреплению социалистических начал в хозяйстве страны. И поэтому одна из основных задач союза как школы коммунизма состоит в исправлении ошибок хозяйственников, возможных отклонений их от правильной линии, в проведении борьбы с последствиями этих ошибок, возникающих нередко на почве чрезмерного усердия и бюрократических извращений.

По существу, ЦК профсоюза лишь раз подтвердил мысль о своей приверженности идее неразрывного единения хозяйственных и защитных функций профсоюза. Под знаком этой идеи проходит вся последующая деятельность профсоюза и его Центрального комитета. Об этом ярко свидетельствуют решения пленумов Центрального комитета профсоюза и IX (май 1928 г.) Всесоюзного съезда профсоюза железнодорожников. В этот период почти целиком профсоюз сосредотачивает усилия на вопросах оздоровления и улучшения техники, рационального использования рабочей силы, снижения себестоимости, сокращения расходов эксплуатации подвижного состава, участия в проработке и содействии в проведении целесообразных мероприятий хозяйственных органов в области рационализации производства, создания условий, содействующих повышению производительности труда.

На IX съезде профсоюза железнодорожников председателем ЦК профсоюза избирается А. М. Амосов, который работает в этой должности в течение последующих пяти лет.

Подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

ПОМОЩЬ ПРОФСОЮЗА В ВОСПИТАНИИ ДЕТЕЙ

Окончание. Начало на 6-й стр.

Редакцию газеты «Пограничный транспортник» (редактор тов. Дербас) обязали систематически освещать на страницах газеты работу профсоюзных организаций, руководителей предприятий по воспитанию детей. Было решено просить политотдел дороги оказать помощь профсоюзным организациям в подборе кадров работников внешкольной работы среди детей. Отдел учебных заведений (тов. Горбачев) обязали через директоров школ усилить помощь профсоюзным организациям в деле педагогической пропаганды на предприятиях дороги, усилении работы школ по внешкольной работе среди детей.

В порядке контроля за выполнением постановления секретариата ВЦСПС было решено заслушать в мае 1952 года на заседаниях президиума дорпрофсожа доклады председателей райпрофсоюзей Облученского и Бикинского отделений дороги о ходе выполнения мероприятий, утвержденных настоящим решением.

На заседании президиума дорпрофсожа 11 июля было дано задание проверить работу профсоюзных организаций Хабаровского отделения и клубов дороги на станциях Вяземская, Бикин по выполнению постановления президиума дорпрофсожа ДВЖД от 10 марта 1952 года о внешкольной работе среди детей

и обсудить материал на президиуме дорпрофсожа в июле. Ответственным был назначен тов. Номеровский.

14 июля 1952 года на заседании президиума вопрос о ходе выполнения постановления секретариата ВЦСПС от 8 января 1952 года был обсужден. С докладом выступила тов. Костина — председатель райпрофсожа Хабаровского отделения, содокладчик — тов. Олешкевич (руководитель детского сектора клуба ст. Хабаровск-2).

После заслушивания докладов президиум установил, что райпрофсоюз Хабаровского отделения и клуб ст. Хабаровск-2, реализуя мероприятия, утвержденные президиумом дорпрофсожа 10 марта 1952 года, добились некоторого улучшения в организации работы по оказанию помощи рабочим и служащим в воспитании детей. В клубе ст. Хабаровск-2 созданы и работают коллективы детской художественной самодеятельности, организована детская футбольная команда, в железнодорожном саду оборудован детский городок, с 8 июня работает городской пионерский лагерь. Детский сектор клуба ст. Хабаровск-2 проводит в пионерском лагере разнообразную работу: организует экскурсии на предприятия и в культурные учреждения города, провел экскурсию лучших пионеров дружины в город Николаевск-на-Амуре, проводит пионерские костры и т. д.

Профсоюзные организации отделения усилили связь предприятий со школами, оказывают им практическую помощь в подготовке к новому учебному году.

Вместе с тем работа райпрофсожа и местных комитетов, клуба ст. Хабаровск-2 в вопросах выполнения постановления секретариата ВЦСПС от 8 января имеет существенные недостатки. В большинстве местных комитетов отделения, узлов станций Хабаровск-2 и Хабаровск-1 (паровозное депо, вагонный участок, пятая и шестая дистанции пути) не созданы комиссии по работе среди детей; райпрофсоюз не проводит семинаров для членов созданных комиссий; местные комитеты не занимаются вопросами обсуждения родителей, не уделяющих внимания воспитанию своих детей, редко ставят доклады о воспитании детей на общих собраниях.

Клуб ст. Хабаровск-2 очень редко организует проведение лекций для родителей по вопросам воспитания детей, в детском секторе клуба не хватает игрового материала, детский городок художественно не оформлен.

Проверкой также установлено, что более серьезные недостатки имеются в профсоюзных организациях и клубах Облученского отделения дороги. Райпрофсоюз (председатель тов. Томашев), правление клуба ст. Облучье (тов. Евсюков) и клуба ст. Ин (тов. Баткина) до сих пор не уком-

плектовали вакантные должности руководителей детских секторов, в клубе Облучья не выделена комната для детского сектора, в железнодорожном саду не закончен детский городок, а работа с детьми по-прежнему ограничивается проведением в клубах детских киносеансов и случайных выступлений детской художественной самодеятельности.

Президиум дорпрофсожа постановил обязать райпрофсоюз Хабаровского отделения (тов. Костина) в течение июля закончить организацию комиссий по работе среди детей во всех местностях отделения и провести в августе семинар членов комиссий по работе среди детей. Правление клуба ст. Хабаровск-2 обязали к 1 августа художественно оформить детский уголок в железнодорожном саду, систематически проводить работу среди родителей по педагогической пропаганде, организовывая для них лекции, доклады по воспитанию детей, привлечь родителей к благоустройству городского пионерлагеря при клубе.

Было принято к сведению заявление тов. Олешкевича о том, что все недостатки в организации пионерской работы, предусмотренной планом на июль-август, в пионерлагере при клубе будут устранены.

Для усиления внешкольной работы среди детей в клубе ст. Хабаровск-2, учитывая, что средства клуба на эту цель уже израсходованы, в виде

исключения было разрешено райпрофсожу за счет средств соцстраха по бюджету местных комитетов ст. Хабаровск-2 перечислить клубу для внешкольной работы 3 тысячи рублей на приобретение игрового материала, материала для работы кружков, на организацию экскурсий для детей, находящихся в городском пионерлагере при клубе.

Председателю райпрофсожа Облученского отделения дороги тов. Томашеву, председателю правления железнодорожных клубов ст. Облучье тов. Евсюкову, ст. Ин тов. Баткиной было указано на неудовлетворительную реализацию мероприятий, утвержденных президиумом дорпрофсожа 10 марта 1952 года. От них было потребовано в течение двухнедельного срока укомплектовать штат руководителей детских секторов в клубах, организовать в местных комитетах комиссии по работе среди детей, коренным образом улучшить работу профсоюзных организаций отделения и клубов по оказанию помощи рабочим и служащим в воспитании детей.

Райпрофсожи Комсомольского, Мулинского и Тырминского отделений обязали обсудить постановление на очередных заседаниях президиумов.

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила
НИНА САЛЬНИКОВА

ТЕЛЕФОН ДОВЕРИЯ ДЛЯ ДЕТЕЙ

В России к единому федеральному номеру детского телефона доверия подключились более двадцати регионов, в том числе и Хабаровский край. Эта служба создана Фондом поддержки детей, находящихся в трудной жизненной ситуации.

Вообще-то, телефоны доверия и до этого были в Хабаровске. Однако чтобы позвонить на них из других городов и поселков, нужно было оплатить междугородные переговоры. А ведь в среднем разговор с психологом длится не менее 40 минут и влетит «в копеечку». А вот звонок на единый номер можно совершить бесплатно, как со стационарного, так и с сотового телефона.

Несмотря на то, что номер московский, отвечать на звонок будут хабаровские специалисты из кризисного медико-социального центра «Контакт» и краевого центра психолого-медико-социального сопровождения. Здесь не первый год работают свои телефоны доверия, к которым и подключится федеральный номер. Звонить можно круглосуточно.

Кроме того, в каждом детском доме до 5 ноября установят по одному стационарному телефону. К примеру, в детском доме № 4 для

телефона будет выделена отдельная комната, а время пользования — не ограничено. На сегодняшний день в детском доме есть только два телефонных аппарата, так что еще один, только для разговора с психологом, будет совсем не лишним.

Кстати, на днях в Хабаровске заработал еще один телефон — молодежная линия доверия. Сюда можно не только позвонить, но и написать по электронной почте. Этот способ общения для современных подростков становится все более популярным.

Телефоны доверия для детей и подростков (круглосуточно):

- единый детский телефон доверия — 8-800-2000-122;
- хабаровский городской телефон доверия — 30-71-71;
- телефон кризисного медико-социального центра «Контакт» — 30-50-60;
- телефон молодежной линии доверия — 62-77-53 и электронный адрес — otvet_mne@mail.ru.

Телефон Центра психологического сопровождения детей и подростков, детский телефон доверия краевого центра психолого-медико-социального сопровождения — 30-70-92 (с 09:00 до 18:00 в будние дни).

ПРОБЛЕМУ ПЕРЕСЕЛЕНИЯ ИЗ ВЕТХОГО ЖИЛЬЯ НА БАМЕ ПОМОЖЕТ РЕШИТЬ НОВЫЙ ЗАВОД В ТЫНДЕ

Власти Приамурья и руководство Вологодского завода строительных конструкций и дорожных машин договорились о создании в городе Тынде предприятия по выпуску модульных малоэтажных домов, призванного решить в поселках Байкало-Амурской магистрали проблему переселения из ветхого жилья, сообщил Российскому информационному агентству «Новости» представитель пресс-центра правительства Амурской области.

Премьер Владимир Путин на заседании правительства РФ 24 сентября заявил, что за четыре года на переселение жителей Тынды (так называемой «столицы БАМа») из аварийного и ветхого жилья государством будет выделено 4,482 миллиарда рублей, а Амурской области — 1,928 миллиарда рублей.

Глава правительства подчеркнул, что ждет от губернатора Приамурья плана конкретных действий, «где должно быть четко и ясно изложено, в каких условиях, кому, как и в какие сроки будет оказана помощь».

— Решение о строительстве предприятия по выпуску модульных домов принято на совещании в Тынде с участием губернатора Приамурья Олега Кожемяко, руководства мэрии и главного конструктора Вологодского завода Александра Ермакова. Решено начать создание предприятия уже в ноябре 2010 года, — уточнил собеседник агентства.

По его словам, завод строительных конструкций на площади 3,5 тысячи квадратных метров планируется возвести всего за семь месяцев. Первые строительные детали на нем предполагается выпустить летом 2011 года, на полную мощность завод должен выйти в конце следующего года.

— Себестоимость квадратного метра модульного жилья, которое будет выпускать новый завод, не превысит 14,5 тысячи рублей. Для Приамурья это прорыв в строительной сфере, поскольку российские заводы предлагают сооружение быстро возводимых домов по цене от 17 тысяч рублей и выше за квадратный метр. Поэтому новое предприятие позволит решить проблему переселения людей из ветхого жилья не только в Тынде, но и во многих поселках Байкало-Амурской магистрали, проходящей по территории пяти восточных регионов страны, — отметил собеседник.

ШТРАФ ЗА НЕНОРМАТИВ

В Приморье за слово из трех букв можно получить штраф из трех и более цифр. На сентябрьском заседании законодательного собрания Приморского края депутаты приняли во втором и третьем чтениях поправки в краевой закон «Об административных правонарушениях».

Как сообщает РИА «Восток-Медиа», кроме всего прочего, они предусматривают наказание за нанесение надписей и изображений, противоречащих общим принципам морали и нравственности. Нецензурные слова, призывы к насилию, пропаганда курения, алкоголя и наркотиков, а также другие недопустимые изображения и надписи на стенах, витринах, транспорте и тротуарах могут повлечь предупреждение или штраф.

Обычные граждане за подобное нарушение заплатят от 500 до 1 тысячи рублей, должностные лица — от 2 до 4 тысяч рублей, юридических лиц — от 10 до 20 тысяч рублей, — пишет информационное агентство на своем сайте vostokmedia.com.

РИО Панорама

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

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

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

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); apivn@vandex.ru

Редактор — Антонина ПИВНЕВА. Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 4870 экз. Заказ № 4924. Подписано в печать по графику 19.10.2010 в 17-00.