

# ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



18 февраля 2010 г.  
№ 3-4 (108-109)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллективы — победители  
в отраслевом соревновании  
по итогам работы  
четвертого квартала 2009 года

### Первое место:

— эксплуатационное локомотивное депо Ружино;  
— Владивостокский региональный центр связи.

ное депо Облучье;

— Комсомольская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций.

### Второе место:

— внеклассная грузовая железнодорожная станция Хабаровск-1;  
— эксплуатационное локомотив-

### Третье место:

— железнодорожная станция Облучье;  
— ПМС № 310 ст. Тында.

## ЗАДАЙ СВОЙ ВОПРОС ПРЕДСЕДАТЕЛЮ РОСПРОФЖЕЛА НИКОЛАЮ НИКИФОРОВУ

25 февраля 2010 года председатель профсоюза Николай Никифоров проводит «Прямую линию», в процессе которой ответит на вопросы членов профсоюза.

«Прямая линия» пройдет с 08:30 до 10:00 часов по московскому времени. Вопросы можно задать по телефону 8 (499) 262-14-11. Вопросы можно задать и по электронной почте, указав имя, фамилию и место работы, а также номер телефона или иной способ обратной связи. Вопросы принимаются: в сети Интернет по адресу [marec@css-rzd.ru](mailto:marec@css-rzd.ru), в локальной сети ОАО «РЖД» Интранет по адресу [informcentr@ckrpgt.org.mps](mailto:informcentr@ckrpgt.org.mps).



## В ЭТОМ НОМЕРЕ

### ЗАЩИЩАЯ ПРАВА РАБОТНИКОВ

За 2009 год при содействии правовых инспекторов труда профсоюза восстановлены на работе 8 работников, отменены 154 дисциплинарных взыскания, возвращено четыре с половиной миллиона рублей.

Стр. 3



### РЕЗУЛЬТАТ БОЛЬШОЙ РАБОТЫ

В смотре-конкурсе, посвященном 105-летию Роспрофжела, дорпрофсоюз на Дальневосточной дороге присудил профсоюзной организации пассажирского вагонного депо Владивосток третье место.

Стр. 7

### СЕКРЕТ ЭФФЕКТИВНОЙ РАБОТЫ С МОЛОДЕЖЬЮ

О нем рассказала председатель профкома ст. Хабаровск-2 Вера Порхало.

Стр. 8

### ЭХ, ПУТЬ- ДОРОЖКА, ФРОНТОВАЯ

В период подготовки к 65-летию Победы совет ветеранов из Уссурийска принял решение воссоздать историю военного эксплуатационного отделения В30-34.

Стр. 10-11

### МОЛОДЫЕ НУЖНЫ РОССИИ

В начале года был объявлен конкурс на лучшую организацию по работе с молодежью среди предприятий района, по итогам которого Бикинская дистанция пути была признана лучшей среди крупных предприятий.

Стр. 13

# ПОРАБОТАЛИ УДОВОЛЕТВОРИТЕЛЬНО

Так оценили выполнение обязательств колдоговора на Владивостокском отделении дороги

Конференция работников Владивостокского отделения дороги состоялась 10 февраля. С отчетами о выполнении обязательств коллективного договора выступили на конференции и. о. начальника отделения Виталий Зеленко и председатель филиала дорпрофсоюза Наталья Лямина. В работе конференции приняли участие главный инженер дороги Владимир Крапивный и председатель дорпрофсоюза Виталий Бабий.

Председатель филиала дорпрофсоюза на Владивостокском отделении дороги Наталья Лямина в своем выступлении отметила, что в 2009 году из-за снижения объемов работы, связанного с финансовой нестабильностью в стране и мире, Владивостокским отделением дороги было недополучено около 9 млрд рублей выручки (8,787 млрд руб.). Это потребовало от профсоюза конкретных действий и концентрации внимания на решении главных вопросов. В их числе недопущение массовых увольнений работников по сокращению штатов, обеспечение их занятости, сохранения действующих мер социально-экономической защиты, предусмотренных коллективным договором, обеспечение контроля по соблюдению работодателями трудового законодательства. При участии профсоюзных организаций в структурных подразделениях были разработаны и действовали антикризисные мероприятия, Программа содействия занятости высвобождаемых работников.

Применение в течение года антикризисных мер по экономии фонда заработной платы сказалось на размере заработной платы. Отрицательным фактором явилось и применение понижающих коэффициентов при выплате премий. Руководство филиала дорпрофсоюза, профкомов неоднократно указывали администрациям структурных подразделений на недопустимость данных нарушений. В четвертом квартале 2009 года вся задол-



женность по премии была погашена. Работникам было выплачено почти 30 млн рублей. Задача профсоюза на 2010 год — восстановить величину реальной заработной платы к уровню докризисного периода и продолжить работу по сохранению рабочих мест.

Большое внимание уделялось в 2009 году охране труда. Технической инспекцией труда были проведены 112 проверок на предмет соответствия требованиям трудового законодательства, состояния рабочих мест и условий охраны труда в подразделениях железнодорожного транспорта, в том числе 62 проверки — в подразделениях отделения дороги. В ходе проверок было выявлено около 1200 нарушений требований охраны труда, руководителям подразделений предъявлены 68 представлений по их устранению, в том числе по подразделениям отделения дороги соответственно 230 нарушений и 17 представлений.

Технической инспекцией были направлены 4 представления началь-

нику отделения дороги о привлечении к ответственности руководителей, допустивших грубые нарушения требований охраны труда. Руководителям подразделений предъявлены 29 требований о приостановке работ при непосредственной угрозе жизни и здоровью работников. Так, например, запрещено использование не прошедших проверку на прочность предохранительных поясов и монтажных лестниц во Владивостокской дистанции электроснабжения. Во Владивостокской дистанции пути запрещена работа с кранами и электрическими домкратами, не прошедшими очередной поверки; на ПТО Смоляниново вагонного эксплуатационного депо Уссурийск запрещена работа козловых кранов, управляемых с пола и отработавшего нормативный срок службы, не отвечающего правилам устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов.

Масса замечаний выявлена при проведении проверок в ходе под-

готовки подразделений отделения дороги к работе в зимних условиях. Не выполнен ремонт табельных Ружинской дистанции пути по станциям Эбергарт, Дальнереченск-1. Помещение табельной Сибирцевской дистанции пути по станции Чернышевка сырое, стены поражены грибок, отсутствует вентиляция. Работники товарной конторы станции Тихоречное работают в неудовлетворительных температурных условиях. В ремонтно-наладочном цехе Уссурийской дистанции электроснабжения оконные рамы прогнили и держатся на честном слове. В начале декабря 2009 года от слесарей цеха ТО-2 эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск поступила жалоба на неудовлетворительные условия работы. В цех, рассчитанный на обслуживание 2-секционных локомотивов, стали заходить 3-секционные, обслуживание которых проводится при открытых воротах на сквозняках.

Окончание на 4-й стр.

# ЧЛЕНЫ ПРОФСОЮЗА ПРЕДЛАГАЮТ

**Постановлением президиума Роспрофжела среди членов Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей был объявлен конкурс на лучшее предложение по снижению расходов и повышению доходности организаций железнодорожного транспорта общего пользования, ППЖТ и транспортно-строительству.**

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 обслуживания»;

— ДСГ Беркаит Пискуна Сергея Валерьевича, ДСТ Корневой Анны Иннокентьевны, ДСИ Колтуновой Натальи Николаевны, техника Сергей 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-Дальневосточной 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 Пильяева Романа Владимировича и начальника ремонтно-реви-зионного 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-реви-зионного участка Уссурийской дистанции электроснабжения Войтюка 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 Чукмасова Владимира Георгиевича, машиниста компрессорных установок Соколова Петра Егоровича, ведущего инженера Войтюк Татьяны Григорьевны, инженера-химика Сафонцевой Ларисы Владимировны «Способ улучшения биохимических процессов минерализации органических загрязнений на очистных сооружениях».

# ПЕРЕСЕЛИЛИ ИЗ ВЕТХИХ И НЕБЛАГОУСТРОЕННЫХ КВАРТИР

**Дальневосточная железная дорога направила в 2009 году 15 млн рублей на улучшение жилищных условий ветеранов Байкало-Амурской магистрали.**

На эти средства были приобретены 11 благоустроенных квартир общей площадью 364 квадратных метра в Комсомольске-на-Амуре, Эльбана, Тынде, которые предоставлены ветеранам БАМа, переселяемым из общежитий и ветхих, неблагоустроенных домов по договорам найма в пожизненное пользование.

Помимо этого силами дистанций гражданских сооружений дороги были проведены ремонтные работы в 48 жилых квартирах ветеранов БАМа.

На эти цели было выделено 3,8 млн рублей.

Северный широтный ход Дальневосточной магистрали (восточная часть БАМа) был и будет востребован на всем своем протяжении как базовый элемент для развития Ванинско-Советскогаванского транспортно-промышленного узла и создания особой экономической зоны на базе морского порта Советская Гавань, а одним из важнейших инструментов его развития являются инвестиции в социальную сферу.

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

# ПРОФСОЮЗЫ ВЫРАЖАЮТ НЕСОГЛАСИЕ

**Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей совместно с пятью профсоюзами, входящими в Ассоциацию профессиональных союзов транспортных отраслей и связи, обратился к премьер-министру Владимиру Путину с предложением пересмотреть позицию правительства РФ по проектам приказов, регламентирующих выплату компенсаций и льгот работникам, занятым на вредных производствах.**

В письме на имя Владимира Путина профсоюзы выражают свое несогласие с проектом приказа Министерства здравоохранения и социального развития РФ «Об утверждении размеров компенсаций (сокращенной продолжительности рабочего времени, ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска и повышенной оплаты труда) работникам, занятым на тяжелых работах, работах с вредными и (или) опасными и иными особыми условиями труда», обсуждение которого состоялось 29 января 2010 года на заседании Российской трехсторонней комиссии по социально-трудовым отношениям.

Лидеры профсоюзов отмечают, что поддерживают постановление правительства РФ от 20.10.08 № 870 «Об утверждении размеров компенсаций (сокращенной продолжительности рабочего времени, минимальной продолжительности ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска и минимального размера повышения оплаты труда) работникам, занятым на тяжелых работах, работах с вредными и (или) опасными и иными условиями труда и условиях их предоставления», так как его введение отменяет устаревшие нормативные документы, затрагивающие

только определенный ограниченный перечень профессий и видов работ, по которым предоставлялись данные льготы и компенсации.

Критике подвергается подготовленный к данному постановлению правительства проект приказа Минздравсоцразвития. По мнению лидеров профсоюзов, если документ будет принят в том виде, как предлагает Минздравсоцразвитие, это приведет к росту социальной напряженности в трудовых коллективах.

«Это обусловлено тем, что при введении данного приказа работникам будут существенно (более чем в 2 раза) снижены компенсационные выплаты и соответствующие льготы за работу во вредных условиях труда. В нарушение Трудового кодекса РФ работникам, занятым на рабочих местах с классами вредности условий труда 3.1, 3.2 и 3.3, не предусмотрена сокращенная рабочая неделя, а по классу 3.1 — продолжительность дополнительного оплачиваемого отпуска. Данный документ отражает интересы работодателей и не будет стимулировать их к улучшению условий труда на рабочих местах, не будет способствовать снижению уровня производственного травматизма и профессиональных заболеваний», — аргументируют свою позицию профсоюзы.

«Просим Вас, Владимир Владимирович, рассмотреть данный вопрос и не допустить масштабного ущемления прав работников на здоровые и безопасные условия труда и по результатам аттестации рабочих мест обеспечить предоставление им компенсаций и льгот за работу во вредных, опасных и иных особых условиях труда, а также на тяжелых

работах на уровне не ниже существующих в настоящее время в Российской Федерации» — говорится в письме председателей профсоюзов.

Инициатором обращения к председателю правительства РФ стал председатель Роспрофжела Николай Никифоров. Вместе с ним письмо подписали председатель Общероссийского профсоюза работников связи РФ Анатолий Назейкин, председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор Мохначев, председатель профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации Валентин Кепп, председатель профсоюза работников рыбного хозяйства Владимир Круглов и председатель Общероссийского профсоюза авиационных работников Борис Кремнев.

## Для справки:

Численность работников ОАО «РЖД», имеющих доплаты за работу во вредных, опасных и иных особых условиях труда, составляет 321,3 тысячи человек, или 26 процентов от общей численности. Размер доплат в настоящий момент составляет от 4 до 24 процентов к окладу, тарифной ставке. Если приказ будет принят в предлагаемой Минздравсоцразвитием редакции, «вилка» составит от 4 до 7 процентов к окладу. К снижению уровня охраны труда и росту профессиональной заболеваемости приведет предлагаемая проектом приказа дифференциация ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска — 7, 8, 10 и 20 календарных дней, в то время как сейчас она составляет — 6, 12, 18, 24 и 36 рабочих дней.

**Информцентр Роспрофжела**

# «СЕВЕР» СПЕШИТ НА ПОМОЩЬ

**На Комсомольском отделении Дальневосточной железной дороги в экспериментальном режиме приступил к работе первый самоходный универсально-дефектоскопический комплекс (СУПДК) «Север».**

Эта автомотриса, специально разработанная для работы в северных условиях, может одновременно осуществлять на ходу как диагностирование рельсового хозяйства, так и контроль геометрических параметров колеи главных и приемоотправочных путей. Самоходный комплекс также послужит для доставки путейцев к месту работ.

СУПДК «Север» длиной 23,5 метра в два раза больше своих предшественников и более комфортабелен для обслуживающих работников. Помимо двух кабин машинистов и рабочего салона здесь имеется все для отдыха персонала: три жилых купе, кухня-столовая, душ с горячей водой.

Самоходный универсально-дефектоскопический комплекс «Север», приписанный к станции Новый Ургал, будет обслуживать Ургальскую, Этыркенскую, а в перспективе Амгуньскую, Горинскую, Тыминскую дистанции пути Комсомольского отделения



Дальневосточной железной дороги. В настоящее время идет укомплектование и обучение персонала самоходного комплекса, проходят первые опытные поездки. Параллельно решаются вопросы экипировки моторисы топливом и водой для технических нужд на ряде станций, а также организации мест отстоя самоходного комплекса.

В последнее время на дороге увеличиваются объемы диагностики рельсового хозяйства, проводимой мобильной дефектоскопической техникой

как первичным средством контроля. Планируется, что в будущем «Север» сможет каждый месяц проверять до тысячи километров пути, при этом высвободит семь-восемь дефектоскопных тележек. Это не только экономия эксплуатационных расходов, но также сокращение влияния на работу человеческого фактора.

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

# ЗАЩИЩАЮЩАЯ ПРАВА РАБОТНИКОВ

За 2009 год при содействии правовых инспекторов труда профсоюза восстановлены на работе 8 работников, отменены 154 дисциплинарных взыскания, возвращено четыре с половиной миллиона рублей

**На очередном заседании президиума дорпрофсожа был заслушан отчет о работе правовой инспекции труда профсоюза за 2009 год. Рассказать о работе правовой инспекции мы попросили главного правового инспектора Александра Лысенко.**

— Александр Владимирович, кратко охарактеризуйте, пожалуйста, итоги работы правовой инспекции труда профсоюза в прошлом году.

— В составе правовой инспекции труда профсоюза на Дальневосточной железной дороге работают 6 правовых инспекторов: главный правовой инспектор труда дорпрофсожа, правовые инспекторы Хабаровского, Владивостокского (два), Тындинского и Комсомольского филиалов дорпрофсожа. За 2009 год были проведены 278 проверок, из них 144 плановых, 134 внеплановых, 14 проверок с другими органами надзора и контроля. Проверялось соблюдение трудового законодательства на предприятиях и в организациях Дальневосточной железной дороги, в других филиалах и дирекциях ОАО «РЖД», дочерних, зависимых компаниях, НУЗах, вузах, НДОУ, отрядах вневедомственной охраны. Проверки проводились правовыми инспекторами как в одно лицо, так и в составе комплексной бригады (правового, технического инспекторов и специалистов по социально-экономической защите, организационного отдела), совместно с прокуратурой и государственной инспекцией, а также в составе профсоюзных и дорожных комиссий по разбору жалоб и заявлений членов профсоюза.

По результатам проверок правовыми инспекторами вынесены 206 представлений, наибольшее количество из которых, как и в предыдущие годы, вынесено руководителям предприятий и организаций ОАО «РЖД» — 170. Общее количество нарушений — 715, из них устранены 645 нарушений.

— А каковы основные нарушения?

— Основными нарушениями, указанными в представлениях, являются незаконные действия работодателя при привлечении к материальной ответственности, необоснованное лишение премиальных вознаграждений, неполучение письменного объяснения работника о дисциплинарном проступке. В числе часто встречающихся и нарушения сроков применения дисциплинарных взысканий, не объявление работнику под расписку приказа о наложении дисциплинарного взыскания в течение трех рабочих дней со дня издания, не предоставление ежегодных оплачиваемых отпусков в течение двух и более лет подряд и другие.

Участились нарушения, связанные с задержкой выплаты заработной платы, отпускных, расчета при увольнении, а также несвоевременным предоставлением бухгалтериями различных справок по запросам работников. Данная ситуация в основном вызвана переводом бухгалтеров в так называемые ОЦО и отсутствием реальных рычагов управления бухгалтерами со стороны руководителей структурных подразделений.

По требованию правовых инспекторов или с их помощью за 2009 год восстановлены на работе 8 работников, отменены 154 дисциплинарных взыскания. Как и раньше, подавляющая масса нарушений в данной сфере приходится на долю ОАО «РЖД» — 145 взысканий.

В пользу работников ОАО «РЖД», дочерних компаний и других предприятий и организаций, где работают члены профсоюза железнодорожников и транспортных строителей, а также в пользу профсоюзных организаций правовыми инспекторами взыскано четыре с половиной миллиона рублей.

— Александр Владимирович, это помимо возвращенных премий? И с чем это связано?

— Незаконные удержания из заработной платы бывают разнообразными. Например, за подписку на газету «Гудок». Из заработной платы за декабрь начальника станции Этыркен в январе 2009 года произведено удержание в сумме 8589 рублей 60 копеек. Согласно предоставленным документам, работник написал заявление об удержании денег в сумме 2263 рубля 38 копеек (подписка на газету «Гудок», «Дальневосточная магистраль»). По устному распоряжению заместителя начальника отделения по экономике за «некачественное» проведение подписки на периодическую печать бухгалтерией незаконно удержаны деньги в сумме 6326 рублей 22 копейки. Личное заявление работника об удержаниях из заработной платы работника отсутствует.

Аналогичный случай произошел в ТЧ-13, когда из заработной платы работника в декабре удержаны деньги в сумме 1031 рубль 46 копеек на подписку газеты «Гудок». Кроме того, руководитель ТЧ-13 отказывался произвести оплату справок, которые выдаются работникам локомотивного депо на период стационарного обследования (Положение о врачебно-экспертной комиссии лечебно-профилактического учреждения федерального железнодорожного транспорта). Правовым инспектором было выдано представление, произведена оплата 30 работникам на сумму более 110 тысяч рублей.

Необоснованный отказ произвести перерасчет процентных над-

бавок к заработной плате за стаж работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, отменена надбавка за профмастерство, неправильный расчет выплат по уходу за ребенком, предусмотренных коллективным договором, отказ в доплате за исполнение обязанностей временно отсутствующего работника без освобождения от своей основной работы, определенной трудовым договором, неоплата учебного отпуска с сохранением среднего заработка и нарушения в выплатах женщинам, находящимся в отпусках по уходу за детьми, установленных указом президента РФ № 1110 от 30.05.94 и постановлением правительства РФ от 03.11.94 № 1206 — это далеко не полный перечень причин вмешательства правовой инспекции.

Есть примеры, когда не перечислялись профсоюзным организациям суммы взносов, удержанных из заработной платы членов профсоюза. Например, негосударственным учреждением здравоохранения «Узловая больница на ст. Февральск» не были перечислены на счет профсоюзной организации более трехсот тысяч рублей, удержанных с работников НУЗ; отделенческой больницей на ст. Тында — 472 тысячи рублей.

В Комсомольском эксплуатационном локомотивном депо при проверке режима рабочего времени машинистов-инструкторов и техников скоростемерных лент выявлены нарушения в оплате труда. Выдано представление с требованиями произвести оплату труда машинистам-инструкторам (17 человек, 32 306 рублей).

По требованию правовой инспекции привлечены к дисциплинарной ответственности 19 должностных лиц. Направлены в органы Рострудинспекции 7 требований о привлечении к административной ответственности. В двух случаях материал направлялся в органы прокуратуры. Принято участие и подготовлены материалы к 9 судебным заседаниям, два иска находятся в стадии кассационного рассмотрения. По материалам правовой инспекции начальник ПЧ-29 А. А. Алиев привлечен к административной ответственности в виде штрафа в размере 30 МРОТ; начальник ПМС-288 В. О. Старостин — в размере 50 МРОТ.

Направлялись материалы и в комиссии по трудовым спорам предприятий.

— Работа правовой инспекции профсоюза не ограничивается только проверками. Ведь немало людей обращается к вам за консультациями, с жалобами. Какова тематика этих обращений?

— Самая разнообразная. Это и вопросы, касающиеся заработной платы, отпусков, и вопросы уволь-

нения, наложения взысканий, сокращения, гарантий и компенсаций, жилья, принятия локальных нормативных актов, налоговых льгот и удержаний, реорганизации и переподчинения структурных подразделений, заключения трудовых договоров, материальной ответственности, рабочего времени и времени отдыха, организации работы КТС, сверхурочных работ.

Если в первой половине 2009 года обращения, связанные со снижением размера премиальных выплат и применением режима неполного рабочего времени, поступали в большей степени от работников Дальневосточной железной дороги, то в третьем и четвертом кварталах — в большей степени от работников дочерних обществ и других филиалов ОАО «РЖД».

— На ваш взгляд, все нарушения происходят сознательно или из-за незнания руководителями, работниками отделов кадров законодательства?

— По-разному, где-то специалистам не хватает знаний, опыта, где-то и нежелание работать по закону, а где-то и противопоставление себя остальному коллективу.

— Наверное, есть такие предприятия, к которым у правовых инспекторов труда профсоюза претензий мало. Не считаете ли вы, что сильные, активные председатели профкомов там, где не остаются в стороне и предупреждают нарушения. Если так, кого бы вы отметили?

— Да, есть такие структурные подразделения, где и кадровики, и профкомы выглядят лучше других, это прежде всего Дальневосточный территориальный центр фирменного транспортного обслуживания, Хабаровский филиал ОАО «Трансконтейнер», аппарат СМТ-16 ОАО «РЖДстрой», Уссурийская дистанция пути, вагонное эксплуатационное депо Уссурийск, Спасская дистанция сигнализации, централизации и блокировки, Тындинская дистанция электроснабжения, автобаза, Комсомольская дистанция пути, Комсомольская дистанция гражданских сооружений НГЧ-8, Ургальская дистанция электроснабжения ЭЧ-8, Владивостокская дистанция сигнализации, централизации и блокировки, ПМС-220, ремонтное вагонное депо Партизанск.



— Какую помощь со своей стороны вы оказываете председателям профорганизаций?

— Начнем с того, что на курсах повышения квалификации председателей первичных профсоюзных организаций проводится юридическая учеба. Кроме того, правовой инспекцией направляются в адрес профкомов сообщения об изменении законодательства, локальных актов работодателя. Публикуются статьи о проведенных проверках и юридические консультации в газете «Профсоюзная жизнь», выступления в других средствах массовой информации.

Электронная почта и сайт дорпрофсожа используются правовой инспекцией для консультаций председателей профсоюзных комитетов, а также кадровых работников структурных подразделений ОАО «РЖД», более широкого освещения деятельности правовой инспекции, передачи в их адреса законодательных актов из имеющейся правовой базы данных инспекции. Постоянно проводится работа по пропаганде правовых знаний в области трудового законодательства. Оказывалась помощь профсоюзным комитетам в заседаниях КТС, в проведении проверок по соблюдению трудового законодательства. Регулярно даются ответы на сайте дорпрофсожа в раздел «Вопросы-ответы», публикуются статьи, а также материалы проверок в газете «Профсоюзная жизнь». В газете «Дальневосточная магистраль» заведена постоянная рубрика «Справочное бюро», где публикуются юридические консультации главного правового инспектора.

Беседовала  
Антонина ПИВНЕВА

## ЧЕСТВОВАНИЕ ЮБИЛЯРОВ

Не так давно, с промежутком буквально в несколько дней, в Тындинском региональном отделе АСУ Хабаровского информационно-вычислительного центра состоялось чествование юбиляров. виновниками торжества стали технолог А. В. Федорова и электромеханик В. М. Якубчак.

Они зарекомендовали себя на

предприятии как активные общественники. Антонина Васильевна около десяти лет возглавляла профком, а сейчас — профгруппу отдела. Василий Михайлович — член профактива, он является уполномоченным профсоюза по охране труда. На счету обоих юбиляров немало добрых дел, способствующих сплочению коллектива в единое целое.

Приветственные слова начальника отдела Ирины Гузий, памятные подарки, букеты цветов, традиционное шампанское — необходимые атрибуты праздника — еще раз показали, какое уважение в коллективе окружает этих замечательных людей.

Геннадий АСТАХОВ



# ПОРАБОТАЛИ УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО

**Окончание. Начало на 1-й стр.**

Освещенность ряда горловин станций не соответствует допустимым нормативам (станции Гродеково-1, Баневурово, Новшахтинский, четный парк станции Уссурийск, нечетная горловина станции Дубининский и ряд других).

По требованию технической инспекции труда профсоюза внесены дополнения в порядок обучения старших групп и других работников при очистке стрелочных переводов, подготовке зданий, помещений, очистке междупутий от деталей верхнего строения пути, отсыпке служебных проходов при гололедных образованиях.

Особое внимание в 2009 году профсоюзный актив, техническая инспекция труда обращала на состояние санитарно-бытовых условий в помещениях, где размещаются работники до начала и после окончания основной работы (гардеробные, душевые, комнаты приема пищи). Отделением дороги ежегодно проводится работа по улучшению условий содержания этих помещений, но в то же время в отдельных подразделениях этой проблемой по-настоящему никто не занимается. Так, во Владивостокской дистанции электроснабжения затянута работа по разделке перед душевой, и работникам приходится переодеваться в одном помещении и переходить в душевую через коридор. Такая же ситуация в Ружинской дистанции пути.

На протяжении нескольких лет не решается проблема обеспечения в достаточном объеме гардеробными работниками внеклассной железнодорожной станции Находка-Восточная. Также не обеспечены на 100 процентов душевыми и умывальниками, сушками для спецодежды и спецобуви околотки дистанций пути, линейные участки дистанций сигнализации, централизации и блокировки. Об этом мы постоянно говорим на различных совещаниях и конференциях.

В нарушение статьи 99 Трудового кодекса Российской Федерации, в прошлом году отмечены факты массовых нарушений превышения часов сверхурочной работы более 120 часов в год.

По инициативе председателей профсоюзных комитетов эксплуатационных локомотивных депо Смоляниново, Партизанск в конце прошлого года была проведена проверка условий пребывания локомотивных бригад на месте, а также комиссия проверка в составе руководства отделения дороги и филиала дорпрофсоюза. Если по лечебной базе существующих замечаний не было, за исключением очереди на процедуры, то по бытовым условиям существует масса неудобств, начиная с комнат, где установлены металлические кровати, на которых невозможно нормально спать, и заканчивая сантехникой в большинстве комнат, которая требует ремонта или замены, отсутствия в холлах на этажах мебели, телевизоров, холодильников. На всех этажах, кроме седьмого, требуется ремонт в комнатах и коридорах.

Существенную помощь в общественном контроле за условиями труда оказывают уполномоченные по охране труда. Всего на отделении дороги работают 1045 уполномоченных, которыми в прошлом году проведено свыше 13 тыс. проверок, в ходе которых было выявлено около 21 тыс. замечаний.

Другое направление, где на общественных условиях обеспечиваются контроль, — безопасность движения поездов. В прошлом году 936 инспек-



торами были проведены 9705 проверок, в ходе которых было выявлено свыше 23 тысяч различных нарушений, в том числе 11 тысяч — непосредственно угрожающих безопасности движения поездов. Как пример слаженной работы в этом направлении администрации и профкома Наталья Лямина привела Уссурийскую дистанцию пути, где новый председатель профкома Галина Минаева непосредственно принимает участие в оказании содействия администрации в работе общественных инспекторов. Активную работу проводит отделенческий совет общественных инспекторов-ветеранов, возглавляемый Борисом Ивановичем Скороходом. В отчетном году ими проведены 705 проверок, в ходе которых выявлено 904 замечания.

В 2009 году правовой инспекцией труда профсоюза рассмотрены 45 обращений членов профсоюза, в том числе 12 — из структурных подразделений отделения дороги. В подразделениях железнодорожного транспорта правовыми инспекторами проведены 90 проверок, из них 60 — в структурных подразделениях отделения дороги. Выявлены 142 нарушения трудового законодательства. За консультацией в правовую инспекцию обратились 1400 членов профсоюза. По результатам выявленных нарушений вынесены и направлены руководителям структурных подразделений отделения дороги 50 представлений об устранении нарушений трудового законодательства.

Анализ нарушений трудового законодательства свидетельствует о том, что в основном они допускаются специалистами при подготовке приказов и распоряжений, касающихся восстановления на работе, увольнения работников, предоставления дополнительных отпусков, несвоевременной оплаты отпусков.

По требованию правовой инспекции труда отменены необоснованно примененные дисциплинарные взыскания в отношении 40 работников структурных подразделений отделения дороги, в том числе: железнодорожной станции Гродеково — 28 работников, Владивостокской дистанции электроснабжения — 5, эксплуатационного локомотивного депо Партизанск — 2, эксплуатационных локомотивных депо Уссурийск и Ружино — по 2 работника.

Правовой инспекцией труда были предъявлены требования к администрации структурных подразделений отделения дороги о возврате работникам незаконно удержанных премальных выплат, денежной компенсации за задержку в перечислении отпускных в сумме около 303 тыс. рублей.

При переводе 9 помощников

машинистов из локомотивного депо Сибирцево в ТЧ Уссурийск из-за несвоевременного оформления перевода «забыли» выплатить заработную плату. Только после вмешательства правовой инспекции права работников по выплате заработной платы были восстановлены.

В Ружинской дистанции пути в нарушение Трудового кодекса заработная плата 235 работникам в апреле прошлого года перечислена на индивидуальные счета с задержкой на 4 дня относительно срока, установленного Правилами внутреннего трудового распорядка (дата поступления заработной платы на счета работников совпала с выходным днем).

К числу грубейших нарушений коллективного договора администрацией допускаются случаи игнорирования мнения профсоюзного органа при принятии локальных нормативных актов. К примеру, в Ружинской дистанции пути при рассмотрении проекта Положения о премировании работников, профсоюзный комитет согласовал его в редакции администрации с оговоркой, исключающей возможность выплаты премии в пределах средств, предусмотренных сметой. Однако начальник дистанции не принял во внимание мнение профсоюзного органа. Кроме того, данное положение было утверждено до даты его согласования профсоюзным комитетом, что идет в нарушение Трудового кодекса.

Остро стоит проблема обеспечения углем железнодорожников и пенсионеров, особенно на отдаленных от основных складов линейных участках. В декабре в филиал дорпрофсоюза поступали устные обращения от работников и пенсионеров эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск, проживающих в пос. Хасан, Гвоздево, Воздвиженка с просьбой разобраться с обеспечением их углем.

В апреле прошлого года все члены профсоюза Владивостокского филиала дорпрофсоюза были застрахованы от несчастных случаев в быту на общую сумму 1 млн 345 тыс. рублей. К сожалению, количество травм наших работников, полученных в быту, не снижается по отношению к прошлому году. Об этом свидетельствуют поступившие листы нетрудоспособности. По состоянию на 1 января компанией ДальЖАСО выплачено страховое возмещение 916 членам профсоюза на сумму 1 млн 137 тыс. рублей.

Филиалом дорпрофсоюза оказывалась помощь детским оздоровительным лагерям в распространении путевок и обеспечении наполняемости лагерей, а также в приобретении канцелярских принадлежностей, материалов для организации работы кружков.

## Из выступлений делегатов конференции

**РОВЕНСКИХ Татьяна Павловна, председатель профсоюзного комитета станции Находка:**

— Специалисты железнодорожной станции Находка, профком и ЛПШ Владивостокского отделения железной дороги находятся в здании ВОХРа. С февраля 2009 года встал вопрос о выселении всех перечисленных специалистов из здания. За период с февраля месяца по настоящее время работники ВОХР несколько раз не пропускали на рабочие места специалистов станции, которые стояли под дверями до вмешательства НОДК-3 и председателя филиала дорпрофсоюза Н. И. Ляминой. Вопрос остается и на сегодняшний день открытым. В помещении, кроме того, с 2001 года не производилось никакого ремонта. С этим вопросом мы неоднократно обращались к начальнику Владивостокского отделения, руководству ст. Находка, НОДК-3, НГЧ-5, НОК.

**НИКИТИН Александр Владимирович, машинист тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск:**

— Недостаточно комфортные условия в санатории-профилактории «Экспресс». В помещениях холодно, не организован культурный досуг для реабилитации локомотивных бригад.

**ШУБИНА Алла Алексеевна, оператор АЗС Владивостокской механизированной автобазы:**

— Процесс прохождения медкомиссий затягивается зачастую на недели в связи с расширенным обследованием, которое не может обеспечить сама поликлиника. Стоимость прохождения некоторых анализов в других учреждениях составляет немалую сумму. Работники вынуждены еще и отпрашиваться с работы и брать дни без сохранения заработной платы, чтобы пройти обследования. Кабинеты для прохождения медосмотров находятся в общих помещениях, здоровые работники вынуждены находиться в общей очереди вместе с заболевшими. Невозможно попасть на прием к психиатру, зачастую необходимо три дня, чтобы пройти этого специалиста. Зато какой экономический эффект получает поликлиника от сдачи своих площадей в аренду коммерческим структурам!

Предлагаю выделить в отдельное помещение кабинеты специалистов, проводить медосмотр, увеличить количество часов работы специалистов до 4-5 в день, выдавать больничные листы работникам, нуждающимся в прохождении дополнительных обследований, организовать проведение медкомиссии для работников Партизанска в поликлинике по месту работы.

**БРОДЯГИНА Ольга Павловна, приемосдатчик груза и багажа станции Находка-Восточная:**

— Спецодежда должна по своему назначению обеспечивать защиту работника от вредных и опасных факторов, а также особых температурных условий или загрязнения. Однако качество ее таково, что своих функций она не выполняет и на 50 процентов. Если качество спецодежды еще можно принять более или менее, то качество спецобуви просто катастрофическое. На причалах, где выгружают минеральные удобрения, уголь, наша «профессиональная» обувь может продержаться 1-2 месяца. Обеспечения обувью женщин на зимнее время вообще нет — только летние туфли на теплое время и кирзовые сапоги 42—45 размеров.

**ОКСЮЗЯН Дмитрий Ваганесович, председатель совета ветеранов Владивостокского отделения:**

— В связи с кризисом и экономией, руководство ДВОСТЖ.д. не может оказывать помощь ветеранским организациям в прежнем объеме, и мы выражаем благодарность филиалу дорпрофсоюза на Владивостокском отделении дороги за постоянное внимание к проблемам ветеранов и посильное содействие в их решении. Преимущество ветеранских организаций железнодорожников в этом отношении перед организациями других отраслей очевидно.

\*\*\*

На конференции выступил и председатель дорпрофсоюза Виталий Бабий, который отметил, что несмотря на проблемы, связанные с реформированием отрасли, изменения, происходящие на предприятиях, не повлияли на уровень профсоюзного членства в целом по дороге, что говорит о нормальной работе профсоюзных комитетов на местах.

Он рассказал о перспективах развития структуры Владивостокского отделения и предстоящих планах по увеличению объемов перевозок через бухту Козьмино. Продолжая свое выступление, Виталий Ильич осветил работу Центрального комитета Роспрофжела в 2009 году по заключению коллективных договоров в дочерних компаниях, деятельность дорпрофсоюза в части исполнения разделов коллективного договора дороги.

В прошедшем году дорпрофсоюз уделял немало внимания обучению профсоюзного актива. Аппаратом дорпрофсоюза в течение всего года и в настоящее время проводится мониторинг роста заработной платы по предприятиям, осуществляется контроль за состоянием условий охраны труда и соблюдением трудового законодательства.

Председатель дорпрофсоюза вместе с тем подверг критике работу администрации и профсоюзных комитетов Владивостокского филиала в части улучшения условий охраны труда на предприятиях и отметил недостатки, существующие во Владивостокской дистанции пути в этих вопросах. Недостаточно внимания профсоюзными комитетами уделяется и контролю за состоянием трудовой и технологической дисциплины. Он подчеркнул, что основной задачей профсоюзной организации в условиях кризиса является правовая и социально-экономическая защита членов профсоюза, сохранение рабочих мест. За 2009 год правовая инспекция труда профсоюза дорожной профсоюзной организации дала 2298 консультаций, отменила 120 несправедливо наложенных взысканий.

# ОБЯЗАТЕЛЬСТВА В ОСНОВНОМ ВЫПОЛНЕНЫ

*В работе конференции работников Комсомольского отделения дороги приняли участие заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Михаил Федорев и заместитель председателя дорпрофсожа Виктор Шведов. С отчетами выступили заместитель начальника отделения по кадрам и социальным вопросам Олег Гашута и заместитель председателя филиала дорпрофсожа Виктор Федин.*

На конференции было отмечено, что руководство отделения и филиал дорпрофсожа несмотря на сложную финансовую обстановку предпринимали исчерпывающие меры по реализации взаимных обязательств коллективного договора. Последствия экономического кризиса сказались на снижении пассажирооборота, выполнение планового задания составило 99,6 процента. В связи с наличием сверхпланового рабочего парка грузовых вагонов не удалось достичь положительных результатов в выполнении качественных показателей: оборот грузового вагона превышен к плану на 0,94 суток, простой под одной грузовой операцией увеличен на 3,35 часа к плану, участковая скорость выполнена на уровне 99,4 процента.

Отсутствие работы по Северному широтному ходу вызвало беспокойство за снижение уровня жизни работников этого региона, и возможный отток кадров, который будет невозможно восстановить, при возобновлении объемов работы. На конференции работников отделения, которая проводилась 24 января прошлого года, делегаты конференции приняли обращение от имени трудового коллектива к президенту компании В. И. Якунину и председателю Роспрофжела Н. А. Никифорову.

Как показало время, ситуацию удалось кардинально изменить благодаря умелому руководству, скоординированным действиям на предприятиях, ответственности, пониманию и сознательности подавляющего большинства работников отделения дороги. В начале года при планируемом объеме работ необходимо было сократить более 350 человек, во второй половине года ситуация изменилась, и к концу года штат увеличился на 435 человек. Руководство отделения и филиал дорпрофсожа выполнили свое самое главное обязательство — сохранили коллективы, не допустили оттока квалифицированных кадров, а по отдельным категориям работников приросли.

Профсоюз не был сторонним наблюдателем финансово-экономических трудностей, происходящих в компании. Роспрофжел объявил конкурс на лучшее предложение по снижению расходов и повышению доходности в условиях кризиса. Наши работники активно приняли в нем участие. По результатам конкурса третье место во втором квартале с вручением диплома и денежной премии 20 тыс. рублей присвоено членам профсоюза Ургальского локомотивного депо. Дипломом и денежной премией 5 тыс. рублей награждены члены профсоюза вагонного эксплуатационного депо Комсомольск. Дорожный профсоюзный комитет награждает нашего работника Хацкевича Николая Михайловича — главного инженера станции Комсомольск-Сортировочный.

Все члены профсоюза (14 184 человека) застрахованы компанией



ЖАСО от несчастных случаев, произошедших в быту, на сумму 386 тысяч рублей.

В прошлом году на отделении введены в эксплуатацию четыре двухквартирных коттеджа модульного типа на станции Пивань. Четыре одноквартирных на станции Горин. Достроены четыре двухквартирных дома на станции Токи. Это дало возможность частично решить вопрос обеспечения жильем специалистов. Но на отделении есть регионы, где жилья катастрофически не хватает. Это поселок Тырма, куда только при наличии хорошего жилья мы можем привлечь молодых специалистов, в которых очень нуждаемся; поселок Литовко, где молодежи приходится снимать квартиры, а их там практически нет. К тому же работники трубопровода подняли планку цен на жилье до небывалой высоты. За одного работника платят пять тысяч рублей.

В течение прошлого года правовой инспекцией труда профсоюза проведены 62 проверки по исполнению трудового законодательства на предприятиях отделения, по результатам проверок выданы 58 представлений с требованием устранить более 150 выявленных нарушений. В пользу работников взыскано 1200 тыс. рублей, отменены 54 дисциплинарных взыскания. В 2009 году только к правовому инспектору обратились за консультацией 865 человек, была оказана помощь всем обратившимся.

По вопросам социально-экономической защиты проверены 16 структурных подразделений, рассмотрены 22 письменных обращения. В связи с финансово-экономическим кризисом проводился еженедельный мониторинг ситуации.

Для летнего отдыха на базе «Морской берег» членам профсоюза приобретены и частично оплачены 37 путевок (62 места). За активную профсоюзную работу бесплатными путевками на базы отдыха в город Сочи поощрены три члена профсоюза.

За улучшением условий труда работников осуществлялся контроль технической инспекцией труда. За год выявлены 358 нарушений требований и норм охраны труда. Выданы 18 представлений об устранении нарушений, привлечены к ответственности четверо работников предприятий Комсомольского отделения, виновных в нарушении законов и иных нормативных актов, содержащих нормы трудового права.

Принимаемые на Комсомольском

отделении дороги меры по обеспечению безопасности труда, несмотря на большие вложения финансовых средств, остаются на крайне низком уровне. Сравнивая 2008 год с 2009-м, видно, что практически в два раза увеличилось количество несчастных случаев, допущены пять случаев производственного травматизма, в том числе один со смертельным исходом.

Часы сверхурочной работы в локомотивном хозяйстве отделения составили 141 674 часа, что на 49 616 часов больше, чем в 2008 году. На одного работника локомотивной бригады в среднем по отделению пришлось по 105,8 часа сверхурочной работы, в аналогичном периоде прошлого года эта цифра составляла 69,2 часа. Наибольшее количество часов сверхурочной работы на одного работника локомотивной бригады допущено в депо Комсомольск, 177 работников локомотивных бригад Комсомольского отделения в 2009 году отработали сверхурочно более 120 часов. Следует отметить, что 77 работников локомотивных бригад локомотивного эксплуатационного депо Комсомольск отработали свыше 200 часов сверхурочно. Есть работники, у которых переработано более 400 часов.

Профсоюз придает большое значение сотрудничеству с ветеранами отделения дороги, которые добросовестно исполняют функции общественных инспекторов по безопасности движения. Шесть ветеранов были удостоены звания «Лучший общественный инспектор по безопасности движения Комсомольского отделения». При активном участии профсоюза проводились заседания совета ветеранов, организованы торжественные мероприятия к праздникам и знаменательным датам, Дню Победы, Дню защитника Отечества, Дню железнодорожника, Дню пожилых людей. Тесный контакт профсоюза с ветеранами, позволил провести в феврале 2009 года чествование трудовых династий Комсомольского отделения.

2009 год был объявлен в России Годом молодежи. В каждом структурном подразделении профсоюзные комитеты способствовали привлечению, закреплению и профессиональному становлению молодых работников. Провели серьезную работу с молодежью отделения дороги по организации культурной, спортивно-массовой работы, семейные молодежные мероприятия. Профсоюз всегда был спонсором и активным участником всех мероприятий, проводимых с молодежью. Сделали много, но могли бы еще больше.

## Из выступлений делегатов конференции

**Анастасия РОДИК, метролог Высокогорненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки:**

— Большую обеспокоенность железнодорожников узла ст. Высокогорная вызывает реорганизация больницы на станции. В скором будущем ВЭК все работники будут проходить в Комсомольске, что будет создавать большие социально-бытовые неудобства для работников: продолжительность прохождения медкомиссии будет увеличена вдвое.

Остается не выполнен п. 4.4.8 коллективного договора в части организации горячего питания работников дистанции, занятых на работах в «окна» продолжительностью не менее 4 часов, во время производства летне-путевых работ. Трудозатраты на выполнение данных работ за 2009 год по дистанции составили 2926 чел/час. Есть проблемы в существующих условиях отдыха локомотивных бригад.

**Иван РАДИН, машинист тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск:**

— В оборотном депо ст. Волочаевка-2 в летнее время отсутствует централизованное горячее водоснабжение, что сказывается на работе локомотивных бригад. Данный вопрос требует принятия согласованных мер работников НГЧ-8 и Дирекции тепловодоснабжения.

В новом доме отдыха локомотивных бригад станции Высокогорная недостаточное давление холодной воды в системе, в результате чего напора не хватает на третий этаж. Оконные проемы негерметичны, временами заводится система отопления отдельных комнат отдыха, все это создает дискомфорт.

Есть проблемы по медосмотру. В настоящее время в случаях заключения врача на обследование работников локомотивных бригад, машинист или помощник машиниста должен выезжать в Хабаровск, на что тратится достаточно много времени (учитывая Высокогорную и Совгавань). Есть предложение согласовать с главным врачом Махлиным возможность организации таких обследований в Комсомольске.

**Наталья БОБРИНСКАЯ, председатель профкома Ургальской дистанции пути:**

— Остается нерешенной проблема состояния табельных помещений, их соответствия нормам СНиП. Так, по ст. Солони в здании РЭП нет холодной и горячей воды, а там у нас операторы дефектоскопных и путеизмерительных тележек проживают в период проведения контроля рельсового хозяйства на участке Солони—Мукунга. По Новому Ургалу — на разъезде 3 табельное помещение требует капитального ремонта, нет помещения для сушки одежды. Табельное помещение 13 околотка по ст. Чегдомын также требует ремонта. В здании стройгруппы необходим ремонт кровли, ремонт был запланирован на 2009 год, но работы НГЧ-8 не производила. В административном здании в зимний период температурный режим не соответствует нормам, система отопления требует ремонта.

**Александр ФИЛИН, председатель профкома Советскогаванской дистанции пути:**

— Особое внимание заслуживает вопрос об организации питания в «окна». Денежные средства выделяются, заказываются. В 2009 году на организацию питания в «окна» было заявлено 176 тыс. рублей, на 2010 год — 140 тыс. рублей. На практике получается следующее: деньги заявлены, «окна» согласовываются за два дня до их производства, а за два дня получить и доставить продукты из Комсомольска с базы ЖТК в Совгавань-Сортировочную не получается, хозяйственный поезд ходит один раз в пять дней. Вот и просим ввиду нашей отдаленности решить вопрос о том, чтобы мы смогли получать эти продукты заранее, а не за два дня, а затем пополнять их, и по окончании летне-путевых работ они были бы все израсходованы.

\*\*\*

Выступая на конференции, заместитель председателя дорпрофсожа Виктор Шведов отметил успехи, которых добились в прошлом году на Комсомольском отделении. В сложных экономических условиях коллективу удалось прирасти погрузкой. В прошлом году девятнадцать коллективов предприятий были победителями в экономическом соревновании дороги, три — отрасли. Средняя заработная плата по всем производственным группам стоит на первом месте по дороге. Рост за год составил 14,9 процента, тогда как по дороге — 12, а в компании — 12,9. Вместе с тем еще много недостатков. Первый из них — хищения. Из 22 случаев хищений имущества компании 13 приходится на Комсомольское отделение. При этом из 33 участников хищений 18 — работники Комсомольского отделения, в том числе тринадцать — локомотивщики. Есть случаи хищения и в только что начавшемся году.

Виктор Владимирович пожелал работникам отделения успехов в работе и искоренении недостатков.

Конференция работников отделения признала работу руководства отделения и филиала дорпрофсожа по выполнению коллективного договора удовлетворительной, позиции договора за 2009 год в основном выполненными. В принятом постановлении руководителям структурных подразделений, профсоюзным комитетам предложено проводить в коллективах работу, направленную на укрепление трудовой и технологической дисциплины, принятие действенных мер по исключению случаев хищения имущества компании, проводя информационно-разъяснительную работу в трудовых коллективах

# ПОСЛЕ ПРОВЕРОК ПРОФСОЮЗА

**Во время проверок технические инспекторы труда профсоюза выдают руководителям предприятий предостережения об устранении нарушений, а потом следят за тем, чтобы замечания были действительно устранены. Вот что рассказали технические инспекторы труда профсоюза о исполнении их предписаний.**

Во Владивостокском пассажирском вагонном депо наведен порядок в раздевалке душа. В душе отремонтированы неработающие краны, установлены отсутствующие лейки. Наведен порядок в помещении для приема пищи отделения по ремонту ходовых частей. Работники депо ознакомились с картами аттестации рабочих мест.

В аккумуляторном отделении наведен порядок с проведением инструктажей по охране труда. Организовано обучение старших групп и работников депо, направляемых на очистку стрелочных переводов.

Вагонное ремонтное депо станции Партизанск. Здесь исправлены замечания по заполнению личных карточек прохождения работниками инструктажей, обучения, стажировки, проверки знаний при поступлении на работу. Организовано обучение старших групп и работников депо, направляемых на очистку стрелочных переводов.

Наведен порядок с проведением повторного и внепланового инструк-

тажей. Ранее после длительного отсутствия не использовалась программа первичного инструктажа и конспект по противопожарной безопасности. Кузнец С. В. Волошин обеспечен спецодеждой в соответствии с типовыми отраслевыми нормами.

Приведен к нормам наждачный станок. При проверке на нем отсутствовал инвентарный номер, ответственный за его эксплуатацию, зазор между левым подручником и наждачным кругом составлял 8 мм. На газорезательной установке № 8 заменен неисправный и непроверенный манометр. Все неисправные лестницы заменены на новые. Работники компрессорной обеспечены специальными наушниками. Отремонтирован и закреплен светильник над гильотиной.

В гараже производится ремонт общего освещения, капитальный ремонт здания запланирован на 2010 год. Изготовлены и испытаны козелки, произведен расчет потребного числа тормозных башмаков и изготовлены дополнительные. Заказаны дополнительные лежаки, приобретены лампы переносного местного низковольтного освещения. Изъята из эксплуатации переносная лестница, не соответствует требованиям безопасности (ступеньки не врезаны в тетивы; не имелось металлических стяжек, специальных упоров, лестница не была испытана, не имела инвентарного номера). Включены в

план капитального ремонта приобретение и установка необходимого числа манометров и приборов, определяющих температуру, на входной и выходной магистрали теплопровода в распределительном узле гаража. В помещении гаража оголенная электропроводка изолирована, нулевой провод электрической розетки проведен в соответствии с установленными требованиями. Верхняя панель электрощита (ЩС-1) очищена от различных деталей и частей электрических розеток, других отходов производства. Ремонт общеобменной вентиляции в помещении гаража включен в план капремонта на 2010 год. День охраны труда и технические занятия проводятся в бригаде механизации и автотранспорта в соответствии с установленными требованиями.

В Доме связи на ст. Тында металлическая лестница испытана, на нее нанесены соответствующие трафареты. Капитальный ремонт здания включен в план капремонта на 2010 год.

В РТУ заведен и заполняется журнал учета содержания и выдачи средств защиты от поражения электрическим током. План проведения технических занятий на участке разработан, занятия проводятся в соответствии с планом. Проверка изоляции силовой и осветительной проводки по домам связи (Тында, Дипкун, Верхнейск, Февральск) включена в план-график 2010 года.

# СЕРТИФИКАТЫ ПРОСРОЧЕНЫ, НОРМЫ ЗАВЫШЕНЫ

**Знакомьтесь с выступлениями делегатов колдоговорных конференций, обязательно встретитесь такие, в которых поднимается вопрос по обеспечению работников предприятий спецодеждой. Нарекания есть и на качество одежды и обуви, и на несоответствие размеров. Однако обеспечение спецодеждой зависит и от того, как эта работа ведется на предприятиях. И это лишний раз показали проверки, проведенные техническими инспекторами труда профсоюза в феврале этого года.**



**Эксплуатационное локомотивное депо Тында.** Учет выдачи спецодежды в личных карточках учета в депо на бумажных носителях не ведется, имеется в электронном виде в бухгалтерии без указания имен и отчества работников. Там же указывается срок носки по отдельным видам спецодежды и обуви, не соответствующим Типовым отраслевым нормам выдачи спецодежды и обуви работникам железнодорожного транспорта. Так, например, при сроке носки костюма «Гудок» по нормам 2,5 года в карточках указывается 3 года, при сроке носки валенок 2,5 года в карточках указывается 3 года и т. д. В качестве примера можно указать личные карточки Буряченко, Беспалко.

Не на все виды спецодежды и обуви в депо имеются сертификаты качества или они имеют истекший срок действия. Например, в декабре 2009 года получена обувь кожаная мужская, срок действия сертификата которой истек, жилет сигнальный — срок действия истек 27.12.09, костюм «Локомотив» — срок действия истек 15.05.09. Химическая чистка спецодежды в депо не производится.

**Отдел материально-технического обеспечения (ст. Тында) Хабаровской Дирекции материально-технического обеспечения.** Проведена проверка ведения работниками отдела (кладовщиками) в Тындинском эксплуатационном и ремонтном локомотивных депо личных карточек выдачи спецодежды, спецодежды и предохранительных приспособлений.

Отдельные виды спецодежды и спецобуви имеют истекшие сроки сертификатов качества. Те же сигнальные жилеты, срок сертификата которых истек 27.12.09, были получены в декабре 2009 года. Опять же костюм «Локомотив». Аналогичное положение и с другими отдельными видами выдаваемой для носки спецодежды и спецобуви. Личные карточки выдачи спецодежды, спецобуви и предохранительных приспособлений (форма № ФИУ-5) работников депо, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 15.12.2008 № 2688р, кладовщиками Тындинского отдела материально-технического обеспечения не ведутся.

**Ремонтное локомотивное депо Амурское.** Условия хранения СИЗ не соответствуют требованиям «Положения о порядке обеспечения работников железных дорог — филиалов ОАО «РЖД» и функциональных филиалов ОАО «РЖД» средствами индивидуальной защиты, контроля за их качеством, содержания, эксплуатации и ухода» (от 19.09.2006 № ВП-8343); помещение кладовой не вентилируемое, СИЗ хранятся в одном помещении с запасными частями.

Спецодеждой и средствами индивидуальной защиты работники депо в основном обеспечены, но выборочная проверка личных карточек показала, что допускаются нарушения положения «О порядке обеспечения работников средствами индивидуальной защиты, контроля за их качеством, содержанием, эксплуатацией и уходом», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 19.09.2006. Так, в личных карточках учета выдачи спецодежды работников не указываются в полном объеме все средства защиты, необходимые работнику согласно норм выдачи (А. В. Кузнецов, В. Г. Елизаров); допускаются случаи не выдачи работникам спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты согласно норм в установленные сроки: слесарь по ремонту подвижного состава А. О. Рыбченко не получал зимнюю спецодежду; И. А. Санников не получал спецодежду и СИЗ с 2008 года.

В карточках работников нет отметки о получении сигнальных жилетов, предохранительных касок (А. В. Хвалев, В. А. Тертышников, А. В. Кузнецов, В. Г. Елизаров).

У меня же, читая сообщения технических инспекторов, невольно возникает вопрос: а почему ничего этого не видят председатели профсоюзных организаций, члены комиссий профкомов? И почему надо ждать технического инспектора, чтобы забить тревогу?

Антонина ПИВНЕВА

# БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА ЖЕЛАЕТ ЛУЧШЕГО

**Это показали проверки технических инспекторов труда профсоюза**

**Дипкунская дистанция пути.** В объединенном эксплуатационном ремонтном пункте (ОЭРП) в помещении отстоя моторельсового транспорта сильная загазованность воздуха рабочей зоны вредными химическими веществами: общеобменная вентиляция помещения неэффективна, местный отвод газов от работающей техники отсутствует. Кран на железнодорожном ходу КЖДЭ (№ 1446), стоящий на железнодорожных путях в цехе, не закреплен тормозными колодками.

В электроцехе дизэлектрический дежурный коврик отсутствует, схемы электроснабжения по цехам (помещениям) здания отсутствуют. В аккумуляторной отсутствуют резиновые сапоги, необходимый перечень средств защиты от поражения кислотой, шкаф для хранения средств защиты, медицинская аптечка не укомплектована (например, не имеется средств для подавления сердечных болей и приступов и т. п.). В помещении хранится и эксплуатируется лампа освещения с короткими (до 50 см) электропроводами («контролька»), применяемая для наличия (отсутствия) напряжения в электросети. Растворы (2-3%, 5-10%) соды, применяемые для нейтрализации воздействия кислоты при химических ожогах, хранятся в сильно загрязненных стеклянных и не закрытых банках. Помещение загрязнено; отдельные отходы производства лежат на полу, в помещении длительное время не производился ремонт (текущий, капитальный).

В среднем боксе автомобиль марки ЗИЛ вывешен и установлен на переносной домкрат, козелки в боксе имеются в недостаточном количестве. В токарном отделении на токарном станке устроено местное освещение

с величиной «рабочего» напряжения 220 в; отключающее устройство светильника (кнопка или др.) отсутствует. Медицинская аптечка разукруплена; на токарном станке местное освещение не работает, светильник разбит, токопроводящие провода частично обмотаны изоляционной лентой, отключающее устройство светильника (кнопка или др.) отсутствует.

**Уссурийская автоколонна Владивостокской мехавтобазы.** В ходе проверки выявлен ряд нарушений трудового кодекса в вопросах охраны труда. В нарушение положения об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда не проведен внеплановый инструктаж водителям автомобилей В. С. Кабанову и Б. В. Романцову по окончании их отпуска, продолжительность которого составила более 30 дней. В гаражном боксе для бензовозов отсутствует вентиляция. В воздушной среде большая концентрация паров бензина.

В агрегатном цехе отсутствуют стеллажи. Агрегаты автомобилей, запасные части, инструмент и приспособления в беспорядке хранятся на полу и верстаках. В эксплуатации находится неисправный сверлильный станок.

В нарушение требования ГОСТ 12.2.013-87 «ССБТ. Машины ручные электрические. Общие требования по безопасности и методы испытаний» в медницком отделении используется ручной электроинструмент с трещиной в корпусе.

У технического инспектора труда состоялась беседа с председателем цехового комитета автослесарем А. Б. Гриценко, в ходе которой была высказана жалоба, поступившая от работников автоколонны, на низкую

температуру воздуха и отсутствие вентиляции в гаражных боксах. Выражено несогласие с решением руководства об отмене выдачи молока за вредность по результатам аттестации рабочих мест по условиям труда. В настоящее время техническим инспектором проводится проверка качества проведенной в 2007 году аттестации.

**ПМС № 305.** Лежаков в основном помещении ремонтно-механических мастерских (РММ) недостаточно; отсутствует местное освещение на фрезерном станке (на светильнике не имеется лампы освещения). Отсутствуют соответствующие надписи на лестнице-стремянке об ее испытании; сертификаты (их копии) на эксплуатируемые стропы; компрессор для накачки шин не имеет технического паспорта; акт ввода в эксплуатацию отсутствует. В помещении аккумуляторной РММ установлен электрический выключатель; отсутствует 5-10-процентный раствор соды. В помещении хранятся бывшие в употреблении технически неисправные аккумуляторы. Общеобменная вентиляция в помещении отсутствует; нет вытяжного шкафа, перечня средств защиты от воздействия кислоты на тело человека. Нет шкафа для хранения средств защиты.

На складе хранения кислорода не имеется соответствующих надписей о заполнении баллонов газом (пустой, полный), недостаточно стеллажей для хранения материалов, частей машин и механизмов.

Истек срок испытания диэлектрических перчаток; акты проверки сопротивления изоляции обмоток сварочных трансформаторов отсутствуют; журнал периодического осмотра диэлектрических ковриков в подразделении не ведется, коврики не осматриваются.

# ТРЕТЬЕ МЕСТО В КОНКУРСЕ — РЕЗУЛЬТАТ БОЛЬШОЙ РАБОТЫ



*В пассажирском вагонном депо Владивосток на учете в первичной профсоюзной организации состоит 99,7 процента работающих. В состав профсоюзного комитета депо избраны 11 человек. Профком сам определяет основные направления в работе с учетом конкретных условий, возможностей и задач, которые необходимо решать для защиты прав и интересов работников. Профсоюзный комитет ППО ЛВЧД-3 координирует и направляет работу 18 цеховых организаций и 28 профгрупп.*

Для повышения качества профсоюзной деятельности проводится обучение профсоюзного актива. Ежегодно профсоюзным комитетом разрабатываются и утверждаются планы обучения профсоюзного актива.

В прошлом году проведены семинары с привлечением специалистов депо и Владивостокского филиала дорпрофсожа по обучению членов профсоюзного комитета, председателей цеховых комитетов, обучены уполномоченные по охране труда.

Профсоюзный комитет пассажирского вагонного депо Владивосток инициировал обращение к руководству Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров о восстановлении с 1 октября 2009 года работникам режима полного рабочего времени и выплаты премии в полном размере. Данное обращение было поддержано профкомом Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров с 1 октября 2009 года восстановлен режим полного рабочего времени.

Проводникам пассажирских вагонов резерва проводников в сентябре 2009 года выплачена премия за август в сумме 1417,76 тыс. рублей.

Главное направление работы профсоюза — принятие и контроль за выполнением коллективного договора. Несмотря на спад объемов перевозок, договор в основном выполнен, социальный пакет работников и ветеранов не уменьшился.

Профсоюзный комитет депо, цеховые комитеты, профгруппорги и уполномоченные по охране труда осуществляют контроль за условиями труда и отдыха работников предприятия. В депо имеются душевые, комнаты отдыха, комнаты приема пищи. Оборудование для санитарно-бытовых помещений приобретено за счет средств профсоюза.

Профсоюзный комитет участвует в организации соревнования между цехами и участками депо. Итоги соревнования подводятся по итогам полугодия на совместном заседании руководства депо и профсоюзного комитета. Коллективы поездных бригад и участков, занявшие призовые



места, награждаются дипломами и грамотами в торжественной обстановке на собраниях коллективов.

В резерве проводников, согласно положению «О внутрипроизводственном соревновании работников поездных бригад Федеральной пассажирской дирекции» ежемесячно подводятся итоги соревнования между поездными бригадами на поездах всех направлений.

На заседании профкома рассматривался вопрос выполнения графика погашения отгульных дней в резерве проводников, укомплектованность штата проводников, соблюдение режима труда и отдыха. В ходе заседания было принято решение обратиться, совместно с начальником депо, к руководству Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров и в профком Федеральной пассажирской дирекции с письмом о решении вопроса приема на работу проводников пассажирских вагонов и увеличения планов на оплату услуг аутсорсинговой компании ООО «Транс-Экспресс».

В своей работе профсоюзный комитет уделяет большое внимание укреплению трудовой и производственной дисциплины в депо. На собраниях коллектива, планерных совещаниях производственных участков, семинарах доводится информация о нарушителях трудовой дисциплины, поступивших актах и жалобах. Председатель профсоюзного комитета обязательно присутствует на оперативных разборах, контролирует законность выносимых решений руководством предприятия.

С членами профсоюза проводятся индивидуальные беседы, выясняются причины нарушений, семейное положение, психологическое состояние работника.

Профсоюзный комитет осуществляет правовую и социально-экономическую защиту членов профсоюзного комитета, оказывает им помощь. Приказы о дисциплинарных

высказаний, увольнении работников по инициативе администрации в обязательном порядке согласовывались с профсоюзным комитетом.

При пересмотре Положения о премировании в прошлом году были учтены рекомендации профсоюзного комитета — отдельным категориям работников (составителям поездов, помощникам составителей, уборщикам производственных помещений) размер премии не снижался, по отдельным категориям рабочих профессий снижение произошло на 35 процентов.



Профкомом депо для контроля ситуации и оперативного реагирования на нее проводился ежемесячный мониторинг социально-экономической ситуации и разъяснительная работа среди членов профсоюза.

Профсоюзная организация пассажирского вагонного депо осуществляет контроль за соблюдением трудового законодательства и нормативных актов в области охраны труда, предоставления льгот и компенсаций за работу в условиях воздействия вредных и опасных производственных факторов, соблюдения режима труда и отдыха работников депо, обеспечения их спецодеждой и средствами индивидуальной защиты.

В целях профилактики и предупреждения несчастных случаев на производстве в депо создана и работает совместная комиссия по охране труда, сформированная на паритетной основе. 47 уполномоченных по охране труда принимают участие в трехступенчатом контроле за условиями труда на рабочих местах, в организации дней охраны труда, аттестации рабочих мест. На участках эксплуатации, где работа ведется круглосуточно, профсоюзный актив помогает создать атмосферу уюта и комфорта.

В прошлом году закончен ремонт и оборудование комнаты отдыха проводников. Сегодня проводники пассажирских вагонов, многие из которых проживают за пределами Владивостока, имеют возможность посмотреть телевизор, попить чаю, почитать книгу перед заступлением в рейс и находясь в пункте формирования в рейсе.

Работа с молодежью, вовлечение ее в профсоюзную организацию, формирование из ее числа актива, резерва кадров — это одно из обязательных условий развития профсоюзной организации. Сегодня без сплоченной, активной молодежи немыслимо представить ни одну из сторон жизни. Профсоюз прилагает все усилия, чтобы каждый из молодых работников чувствовал себя частью огромного коллектива друзей и единомышленников.

Профсоюз на протяжении всей своей истории создавал условия для занятий физкультурой и спортом молодым работникам и членам их семей, оказывал поддержку их профессиональному росту, формированию гражданской позиции, духовному и нравственному развитию.

В 2009 году, объявленном в России Годом молодежи, под эгидой Роспрофжела прошли Молодежные игры — уникальные состязания задора, молодости и стремления к успеху. Где, как не на спортивной площадке, развивается «чув-

ственный отдых работников депо, который становится более организованным и интересным. Профком принимает самое активное участие в организации профессионального праздника — Дня железнодорожника. В 2009 году работники депо выезжали на базу отдыха «Американка» (о. Русский). Из средств профсоюзных взносов были оплачены уха и плов, проведение конкурсов, а также приобретены памятные призы и сувениры. Несмотря на кризис профсоюз нашел полное понимание в организации летнего отдыха детей. Удовлетворены все заявки родителей. Летом прошлого года в загородных оздоровительных лагерях отдохнули 70 детей работников депо. Родительская оплата от общей стоимости путевок составила 10 процентов в июне месяце и 15 процентов — в июле и августе, для многодетных семей — 5 процентов.

Не оставлены без внимания ушедшие на заслуженный отдых работники железнодорожного транспорта. На учете в ветеранской организации депо состоят 766 человек. Основной массой состоящих на учете оказывается ежемесячная материальная помощь через фонд «Почет» в зависимости от стажа работы в отрасли. Бывшие работники депо обеспечиваются бытовым топливом по льготной стоимости. Оказывается материальная помощь на лечение и зубопротезирование пенсионеров. В соответствии с коллективным договором ФПД ветераны железнодорожного транспорта отдохнули и прошли лечение в санаториях-профилакториях «Тумнин» и «Экспресс».

Огромная созидательная работа, которую ведет профсоюзная организация, была бы невозможна без помощи актива, в котором много настоящих энтузиастов, людей, глубоко любящих предприятие и добровольно берущих на себя общественные нагрузки. В их числе Т. М. Таймурзина, председатель цехового комитета резерва проводников; И. А. Андреева, инспектор участка текущего отцепочного ремонта; В. Ю. Лозовой, заместитель начальника депо; Е. И. Рябко, бригадир участка подготовки вагонов в рейс; М. А. Петровский, мастер участка ремонта оборудования депо и другие.

В смотре-конкурсе, посвященном 105-летию Роспрофжела, дорпрофсож на Дальневосточной дороге присудил профсоюзной организации пассажирского вагонного депо Владивостока третье место.

Антонина ПИВНЕВА

Фото из архива профкома депо





# СЕКРЕТ ЭФФЕКТИВНОЙ РАБОТЫ С МОЛОДЕЖЬЮ

О нем рассказала председатель профкома ст. Хабаровск-2 Вера Порхало

**Вместе с возникновением станции Хабаровск-2 в 1934 году была создана и профсоюзная организация станции, насчитывавшая в своих рядах 150 членов профсоюза — это 100 процентов работников станции. Сегодня на станции Хабаровск-2 только молодежи в возрасте до 35 лет 253 человека, что составляет 51,4 процента от общего числа работающих. Все 253 человека являются членами профсоюза, а многие и профсоюзными активистами.**

— Секрет эффективности работы с молодежью прост, — говорит председатель профкома станции Хабаровск-2 Вера Порхало, — нужно не обращать внимание на разницу в возрасте, не воспринимать их как молодых и неопытных, не ставить себя выше их, а общаться на равных. В результате ребята тянутся, стараются принимать самое активное участие в профсоюзной жизни предприятия.

Весьма радует Веру Петровну и положительная динамика прибытия на предприятие все новых молодых специалистов, которая обеспечивается благодаря ежегодному приему выпускников Дальневосточного государственного университета путей сообщения и Хабаровского техникума железнодорожного транспорта. Вчерашние выпускники, как говорится, на месте не стоят, с азартом набираются опыта, движутся дальше. На данный момент на предприятии уже 58 человек работают на должностях руководителей и специалистов. Это составляет 23 процента от общего числа работающей молодежи. При этом вновь прибывшие на предприятие выпускники быстро вливаются в коллектив, с удовольствием участвуют во всех мероприятиях, проводимых профсоюзным комитетом.

Совместно оцениваются их деловые качества, приобретенный в ходе стажировки опыт, обязательно — участие в общественной жизни коллектива, умение общаться с людьми. За последние три года произошла практически полная замена руководящего состава станции. При этом средний возраст всех руководителей предприятия — до 35 лет! Начальнику станции Михаилу Черемисину 35 лет, и. о. главного инженера Михаилу Петрову — 25. Все оперативные заместители начальника станции и руководители участков в возрасте до 30 лет. Несмотря на молодость, руководители предприятия пользуются большим авторитетом у работников станции и даже руководителей других организаций.

На предприятии уделяется большое внимание подготовке, повышению квалификации и переподготовке молодых специалистов. Процесс профессионального обучения, переподготовка и обучение вторым профессиям проводится в индивидуальном порядке, как с отрывом от основного производства на предприятии, так и без него, и осуществляется в дальнейшем в течение всей трудовой деятельности.

Принимая во внимание то, что вновь принятые на станцию работники ведущих профессий (составители поездов, операторы сортировочных горок, операторы СТЦ и другие) имеют образовательный ценз — профессиональное училище, техникум и вуз, обучение осуществляется высококвалифицированными специалистами и рабочими.

Молодые же работники без специального образования проходят начальную профессиональную подготовку на курсах в Хабаровском учебном центре, а также в учебном пункте станции с отрывом от производства. Вся программа обуче-



В составе профкома тоже в основном молодежь

решено собираться один раз в три месяца для обсуждения и решения насущных вопросов. Прежде всего они касаются социальной защищенности молодых работников. И это привело к определенным успехам.

Так, например, стараниями совета, молодым семьям помогают решать жилищные проблемы, предоставляя корпоративную поддержку, осуществляется помощь при устройстве детей в детские сады.

На станции работает совместная комиссия по работе с молодежью, куда входят представители администрации, и профсоюзного комитета. От профкома ее возглавляет молодой руководитель, заместитель начальника станции по оперативной работе Антон Голик, а от администрации предприятия — молодой специалист по управлению персоналом Елена Абдулова. Кроме них в состав комиссии входят профгруппорги и члены профсоюзного актива. Комиссия работает по утвержденному плану. Вопросы, которые рассматриваются и решаются на заседаниях комиссии, также касаются социальных гарантий, и не только. Это и консультации по ипотеке, предоставляемые молодым семьям, и планирование и организация спортивных и культурных мероприятий, и кадровые вопросы.

Основными задачами коллектива предприятия станция Хабаровск-2 являются выполнение плана перевозок, прием к перевозке, погрузка, выгрузка, сохранность перевозимых грузов. Обеспечение поставленных задач за счет выполнения производственно-технических операций: прием, отправление и пропуск поездов по графику движения, формирование и расформирование составов в соответствии с планом формирования поездов, технический и коммерческий осмотр вагонов и устранение обнаруженных неисправностей. Поэтому особенное значение на предприятии уделяется именно вопросам безопасности движения поездов. В решении этих задач молодежь принимает самое активное участие. Молодые работники входят в состав инспекторов по безопасности движения, возглавляет который молодой руководитель, заместитель начальника станции Вадим Ушаков. Так, в прошлом году были проведены 466 проверок.

— Самые распространенные нарушения, — рассказывает инженер по безопасности движения Александр Калатушкин, — это, прежде всего, упрощение работниками регламента переговоров по маневровой радиосвязи между участниками перевозок, установленного руководством ОАО «РЖД». По регламенту должно называться каждое слово, но случается, что некоторые дежурные по станции не проговаривают полностью маршрут или полностью не называют номера локомотива.

Также распространенное нарушение — неправильное ведение технической документации или несвоевременное заполнение информации в журнал.

Как уже говорилось, одно из важных направлений работы профкома с молодежью, это социальная защищенность. Работники станции в возрасте до 35 лет в основном не имеют своего жилья. Из 163 работников шесть человек проживают в общежитии узла ст. Хабаровск-2, 19 снимают квартиры, что сегодня не дешево, 89 человек живут с родителями. И только 46 человек имеют свое собственное жилье. Решить этот вопрос для большей части нуждающихся — одна из главных головных болей профкома.

Вместе с тем есть вопросы, которые решаются. Молодым регулярно предоставляются путевки в оздоровительные санатории Черноморского побережья, санато-

рий «Белокуриха» по льготной стоимости. Большой популярностью пользуется в летнее время имеющаяся при профсоюзном комитете база отдыха «Локомотив», санаторий-профилакторий «Железнодорожник», а также санаторий-профилакторий «Тумнин». Одной из важных льгот, гарантированных работникам станции, является предоставление качественного медицинского обслуживания в железнодорожных медицинских учреждениях не только им, но и членам их семей.

Молодые профсоюзные активисты находят время и на участие в жизни города. Так, регулярно проводится уборка территории предприятия, приуроченная к общегородским субботникам. Ежегодно и с большим удовольствием молодые работники предприятия во главе с председателем профкома принимают участие в общегородском праздничном шествии ко Дню города.

Высокие показатели работы и активное участие в общественной жизни коллектива не остаются без внимания руководства Дальневосточной железной дороги. Молодые работники станции уже неоднократно отмечались наградами различных уровней. Это и именные часы начальника Дальневосточной железной дороги, и почетные грамоты, и денежные премии. В прошлом году молодой специалист, станционный диспетчер Владимир Горбенко, был награжден почетной грамотой начальника дороги.

Рационализаторские предложения молодых специалистов станции также довольно популярны. Многие из них за высокий экономический эффект одновременно с «гениальной простотой» отмечены и взяты на вооружение не только руководством Дальневосточной железной дороги, но и ОАО «РЖД»!

— Я действительно горжусь нашей молодежью, — улыбается Вера Порхало. — С таким молодым и перспективным коллективом наше предприятие одолевает любые экономические кризисы и будет работать на благо развития и процветания родного города, края и компании «Российские железные дороги», в которой нам выпала честь трудиться. А работа профсоюзного комитета, организованная на условиях социального партнерства, поможет молодым работникам в решении любых вопросов.

Юлия ВОЛКОВА

Фото из архива профкома



Молодежный совет — будущее станции

— Меня как председателя профкома, — говорит Вера Петровна, — не может не радовать и сотрудничество руководства предприятия с профкомом в вопросах, касающихся молодежи. Так, например, при рассмотрении кандидатур на определенную должность администрация обязательно согласовывает каждую с профсоюзным комитетом. В первую очередь рассматриваются молодые работ-

ники проводятся по разработанным и утвержденным планам, согласно специфике производства. Кроме этого абсолютно все молодые работники проходят обязательную стажировку.

В прошлом году было проведено заседание совета молодых специалистов, на котором председателем совета была выбрана Анна Пестова. На этом же заседании был разработан план работы совета. Было



И. о. главного инженера Михаил Петров

# СОЦПАРТНЕРСТВО ВЕДЕТ К УСПЕХУ



*Разговор председателем профсоюзного комитета Тындинского регионального центра связи (РЦС-6) Ольгой Алексиной начался с характеристики предприятия. Она рассказала, что создан центр в апреле 2006 года. Трудится здесь 341 человек, из них 336 являются членами профсоюза.*

## Велика роль профатива

Работа профсоюзного комитета направлена прежде всего на улучшение условий труда и его охраны. Тем самым профком помогает администрации обеспечивать такую качественную характеристику, как надежное действие технических средств связи и радиосвязи, что само по себе является основным показателем работы центра связи. От него зависит выполнение плана перевозок, безопасность и бесперебойность движения. А для этого связь и радиосвязь должны быть

защиты производства работ и соблюдению трудового законодательства. В условиях экономического кризиса администрация и профсоюзный комитет приняли меры для оказания поддержки наименее защищенным работникам (многодетные семьи, матери-одиночки, работники предпенсионного возраста). Профком организовал проведение общего собрания. На встречу с коллективом пришли представители администрации. Они рассказали собравшимся об экономической ситуации на предприятии, о сроках и полноте расчетов по заработной плате, премиям, командировочным и другим выплатам, об антикризисных мероприятиях.

На других акциях такого рода (имеются в виду собрания, заседания), инициированных профсоюзным активом, решаются неотложные трудовые и социальные вопросы. Там же отмечаются люди, достигшие наилучших производственных результатов и принявшие активное участие в общественной жизни предприятия. Не так давно, например, состоялось чествование старшего электромеханика бригады связи станции Тынды Сергея Якимова, награжденного знаком «Почетный радист» за многолетнюю и безупречную работу.

Для улучшения условий труда и отдыха оборудованы бытовые комнаты. Чтобы оснастить их всем необходимым, систематически приобретаются микроволновые печи, чайники, холодильники.

Там, где это необходимо, установлены фильтры для очистки воды. Постоянно ведется мониторинг условий труда и отдыха. Все категории работников обеспечиваются спецодеждой, спецобувью и средствами индивидуальной защиты согласно нормам выдачи. Под эгидой администрации и

профкома создана и действует комиссия по приемке и проверке их качества. Она не только контролирует наличие сертификатов, соответствие требованиям нормативно-технической документации, но и ежеквартально рассматривает ситуацию в целом.

— Внимание, уделяемое профкомом технике безопасности и охране труда, — говорит Ольга Алексина, — позволило нашей коллективу в минувшем году завоевать первое место по Тынде и второе в Амурской области в соревновании среди предприятий за безопасные условия труда.

## Спорт и труд рядом идут

Сплочение людей и создание здоровой атмосферы в коллективе невозможно представить без проводимых профсоюзным комитетом культурных и спортивных мероприятий. Вообще, спорт на предприятии в почете. Для его развития, по решению профсоюзного комитета, приобретены теннисные ракетки и мячи, волейбольные и футбольные мячи, единая спортивная форма. Членам профсоюза оплачивается посещение бассейна и катка, для них арендуется спортивный зал в средней школе № 7. Хорошо зарекомендовала себя команда по плаванию, принимающая активное участие во всех соревнованиях, организованных горспорткомитетом или физкультурно-спортивным клубом «Локомотив». Все это вызывает интерес к здоровому образу жизни, особенно у молодого поколения.

Работники РЦС «замечены» в различных спортивных мероприятиях. Второе место команда заняла в отраслевой дорожной спартакиаде. Такое же — в соревнованиях по плаванию между коллективами физической культуры Тындинского отделения дороги. На спартакиаде в Тынде в честь Дня железнодорожника, несмотря на дождливую и ветреную погоду, молодые спортсмены увлеченно состязались во всех видах спорта. Женская команда по волейболу заняла третье место.

Не раз команда РЦС-6 участвовала в комплексной спартакиаде среди коллективов физкультуры Хабаровской дирекции связи и службы автоматизации и телемехани-

ки Дальневосточной железной дороги, в отдельных видах спорта занимая призовые места. А в шахматном турнире в зачет спартакиады комитетов физкультуры Тындинского отделения дороги, посвященной 35-летию начала строительства Байкало-Амурской магистрали, команде РЦС-6 не было равных.

Работники центра при поддержке профсоюзного комитета принимают активное участие в городских соревнованиях санитарных постов гражданской обороны, занимая здесь тоже призовые места.

## Молодым — дорога, старикам — почет

На предприятие пришли молодые специалисты, творческие и спортивные личности. В профсоюзном комитете их тут же взяли на заметку. Не остаются без внимания детские творческие коллективы, которым постоянно оказывается спонсорская помощь. Кроме того, приобретаются билеты для коллективного посещения концертных выступлений этих коллективов. Практикуются коллективные выходы в театр, цирк, кино. На культурно-развлекательные вечера, где чествуют активных участников общественной жизни предприятия, приглашаются творческие коллективы Дворца культуры железнодорожников.

В минувшем году на предприятии были организованы различные конкурсы, такие как «Лучший по профессии», «Оч, умелье ручки». Стартовал конкурс детского рисунка «Новый год». Стало уже традицией то, что с наступающим Новым годом детей работников центра поздравляют Дед Мороз и Снегурочка.

Особое внимание на предприятии всегда уделяется чествованию юбиляров и проводам на заслуженный отдых. Недавно добрые слова в связи с выходом на пенсию услышал в свой



Председатель профкома Ольга Алексина

адрес электромеханик Вячеслав Петрович Согрин. Памятный подарок, букет цветов стали душевным дополнением к сказанному.

Не забывают здесь и ветеранов — неработающих пенсионеров. Они всегда участвуют в праздничных мероприятиях накануне Дня Победы, Дня железнодорожника, Нового года с обязательным чаепитием. Там за одним столом собираются молодое поколение и люди, ушедшие на заслуженный отдых. Им есть о чем поговорить, чем поделиться. Администрацией предприятия пенсионерам оказывается материальная помощь к юбилейным датам и в сложных жизненных ситуациях, организуется их оздоровление в здравницах, оплачиваются услуги зубопротезирования.

Как вы успели заметить, часто звучит словосочетание «администрация и профсоюз». Именно социальное партнерство между администрацией и профсоюзом позволяет коллективу с уверенностью смотреть в будущее. Об этом говорится и в стихах местного автора:

*Признание взволнованной Музы  
Прошу, не сочтите за лесть:  
Спасибо вам, профсоюзы,  
За то, что вы все-таки есть.*

**Геннадий АСТАХОВ**

Фото автора и из архива Тындинского РЦС-6



Почетный радист Сергей Якимов (слева)

бесперебойными.

Здесь велика роль уполномоченных лиц профсоюза по охране труда. Их действует 36 человек. Большинство из них прошли обучение, повысили свою квалификацию в Дальневосточном государственном университете путей сообщения.

Наиболее активны из них, по мнению профсоюзного лидера, электромеханик бригады метрологии станции Тынды Елена Кузнецова, электромеханик линейно-аппаратного зала станции Маревая Мария Горбунова, электромеханик бригады радиосвязи станции Юктали Николай Володарцев. Они осуществляют жесткий контроль за выполнением требований руководящих документов, с тем чтобы работа была безопасной и высокопроизводительной. Результаты проверок вывешиваются для всеобщего обозрения в уголках по охране труда, установленных в бригадах предприятия.

## Под зорким оком профсоюза

Большое внимание уделяется оздоровлению железнодорожников и их детей, улучшению органи-



Соревнования санитарных бригад



Особое внимание на предприятии всегда уделяется чествованию юбиляров и проводам на заслуженный отдых.

# ПОИСКИ, УВЕНЧАВШИЕСЯ УСПЕХОМ

**Большую поисковую работу проводит Уссурийский узловой совет ветеранов, возглавляемый Юлией Михайловной Данильченко. Усилиями активистов совета были разысканы и приведены в порядок захоронения известных не только в Уссурийске, но и далеко за его пределами, железнодорожников, внесших вклад в Победу. Именно благодаря настойчивости Юлии Михайловны установлен памятник воинам-железнодорожникам, погибшим на фронтах Второй мировой. В период подготовки к 65-летию Победы совет ветеранов из Уссурийска принял решение воссоздать историю военного эксплуатационного отделения ВЭО-34.**

Военно-эксплуатационные отделения (ВЭО) являлись комплексными полевыми организациями НКПС военного времени. На них возлага-

лись задачи по эксплуатации прифронтовых участков железных дорог, частичного производства восстановительных работ при повреждении и разрушении железнодорожных обустройств противником, содержания и ремонта пути, искусственных и гражданских сооружений, устройств тягового хозяйства, связи и СЦБ, осуществления мероприятий по противоздушной и противохимической обороне, обеспечения отдельной эксплуатационной железнодорожной роты подвижным составом.

Эксплуатационный железнодорожный полк являлся комплексной специальной воинской организацией, способной обслуживать прифронтовые железнодорожные участки протяжением до 200 км. В его составе находились батальон тяги, батальон движения, батальон пути, рота связи и другие вспомогательные подразде-

ления. Это позволяло ему при обслуживании прифронтового участка охватить работу отделения движения, паровозного и вагонного хозяйства, службы пути и связи и другие хозяйственные. Командир полка, обслуживающего прифронтовой участок на территории СССР, выполнял требования по вопросам эксплуатации начальника соответствующей железной дороги, а на зарубежных магистралях — уполномоченного НКПС.

Надо сказать, что задачу перед собой ветераны поставили сложную. Ведь живых участников тех событий практически уже нет в живых. А уж в Уссурийске, тем более.

Для начала опубликовали в «Дальневосточной магистрали» объявление с просьбой откликнуться тех, кто хоть что-нибудь знает о ВЭО-34. И какова же была радость, когда пришло письмо от Ираиды Михайловны

Овчинниковой — связистки ВЭО-34! Сейчас ей 86 лет, проживает она во Владивостоке. Именно Ираида Михайловна помогла восстановить многие имена и рассказала о тех, кого помнит.

А затем последовали следующие успехи: найдены приказы заместителя Наркомпути Басаева от 5 декабря 1942 года о формировании военно-эксплуатационных отделений и начальника Приморской железной дороги А. Ф. Журавлева от 15 ноября 1943 года о формировании ВЭО-34 и назначении начальником поезда С. Г. Орлова, освободив его от должности начальника 4-го Сучанского отделения. Заместителем был назначен Ю. Д. Столяров, начальником политотдела инженер-майор Ф. А. Мартынов. В ВЭО-34 были зачислены специалисты всех служб. Всего 1500 человек. Все они находи-

лись на положении военнослужащих.

А затем пришло письмо от Лидии Корнеевны Малышенко, которая в составе ВЭО-34 была монтером пути, а ее муж Иван Андреевич — бригадиром путейцев. Затем получили письмо от родственников, бывавали в гостях у оставшихся в живых, записали их воспоминания.

Материалы, собранные ветеранами, представляют особую ценность — собранные по крупицам, они открывают еще одну страницу героического подвига дальневосточных железнодорожников. По предварительным данным из числа тех, кто был в составе поезда, погибло свыше 150 человек. И ветераны поставили перед собой еще более сложную задачу — установить фамилии всех погибших.

Антонина ПИВНЕВА

# ЭХ, ПУТЬ-ДОРОЖКА, ФРОНТОВАЯ...

Из воспоминаний Ираиды Михайловны Овчинниковой

**— Родилась я в 1923 году в семье потомственного железнодорожника М. К. Огнева-Овчинникова. Огнев — это была партизанская кличка моего отца. В семье я была старшей, кроме меня, были еще сестра и брат. Ворошилов-Уссурийский — мой родной город.**

22 июня 1941 года я возвращалась домой после экзаменов за девятый класс средней школы № 1 им. Полушкина (первого председателя дорпрофсожа. — Прим. ред.). На железнодорожном проспекте у радиоточки стояло много людей. Они слушали сообщение о нападении без объявления войны фашистской армии. Голос Юрия Левитана звучал скорбно, а объявление повторялось несколько раз подряд. По коже пробежал мороз. Не хотелось верить, но это было так. В раз рухнули все мечты, планы. Вся страна, а вместе с ней и мой город, переходили на военное положение...

Вскоре я получила приглашение явиться в райком комсомола, где мне сообщили, что я зачислена на учебу в школу радистов. Там я обучалась до осени в группе с девушками, которые были старше меня. В день окончания курсов нам было велено явиться в определенный день с вещами для службы в армии. Однако в назначенный день нас никуда не отправили и сказали ждать вызова.

Начался учебный год, а меня все никуда не вызывали. И тогда я сама отправилась в райком комсомола. Там я узнала, что те, кто постарше, уже уехали в Хабаровский край, а мне предложили продолжить учебу в 10 классе.

Окончила я 10 класс, а вызова все не было. К нам в класс пришел инженер службы связи из дистанции связи, пригласил на шестимесячные курсы электромехаников связи. Условия обучения для военного времени были неплохие: стипендия и рабочая карточка на 800 граммов хлеба. Пять человек, в том числе и я, записались на курсы. В начале 1943 года нас направили на практику в дистанцию связи на ст. Евгеневка. Через три месяца практики меня перевели на ст. Манзовка. А в октябре того же года пришло распоря-

жение начальника дороги явиться с вещами в Ворошилов-Уссурийский в распоряжение управления дороги. К моей радости туда же прибыли и мои подруги по курсам радистов.

В сентябре 1943 года было сформировано ВЭО-34, мы были зачислены туда. ВЭО-34 отправлялось на 1-й Белорусский фронт. Нас поселили в теплушки. Связисток было около сорока человек. Под музыку оркестра эшелон двинулся на Запад. Провожали нас руководители города и края, секретарь крайкома ВКП(б) Н. М. Пегов, начальник железной дороги А. Ф. Журавлев и родители.

На Запад шли эшелоны с военными, их пропускали вперед, а нас придерживали. Вскоре у нас закончились продукты, и на станциях мы бегали обменивать кое-какие вещи на картошку и свеклу.

Первые слезы войны у нас проступили на станции Елец, когда мы увидели разрушенное здание станции, искореженные постройки. После суток ожидания на станции двинулись вперед. Мелькали за окнами разрушенные селения, где не было видно ни единого человека. Часто объявляли «воздух». И тогда мы выскакивали из вагонов и укрывались в каких-то канавах, пережидали там, но все обходилось, и вражеские самолеты ни разу не задели наш эшелон.

Первая наша остановка была на станции Унега. Вокзал станции Смоленск был разбит до основания. Оттуда двинулись в Калининские Белорусской железной дороги. Именно там нам предстояла большая восстановительная работа. От Калининской пути расходились в разных направлениях, только станция работала в одном направлении. Отступая, немцы искромсали рельсы, увезли с собой стрелочные переводы, разрушили мосты...

Руководство ВЭО-34 оперативно определило, кому с чего начать. Наскоро построили землянки в лесу, в 2-3 км от станции на разъезде Юшки. Это стало нашим общежитием. Пока было лето — было терпимо.

Здесь же, в лесу, связисты в классном вагоне оборудовали управленческо-селекторный пункт связи. Работать приходилось допоздна, в



условиях военного быта. На станции чистили, убирали завалы из разбитых устройств, вагонов. На вокзале, если можно было так назвать развалины, постепенно нашли местечко для работы телеграфистов-телефонистов.

Среди нас было много молодежи, в каждой службе — комсорги, которые одновременно являлись помощниками командиров.

Наш труд на этой станции, за выполненные в сжатые сроки работы, своевременную доставку грузов на передовую, оценило военное руководство. Там же были созданы паровозные бригады: два машиниста, слесарь, проводник. Их задачей была доставка грузов на передовую. В такой бригаде работала и моя землячка Ольга Рябенко, которая рассказала, что однажды они чуть не попали в руки бандеровцев.

Каждый на своем участке работал напряженно. Часто налетали самолеты, но все обходилось благополучно. Часто наше ВЭО-34 не в полном составе передвигалось на другие территории Белоруссии — Брест, Литовск, Барановичи, Осиповичи. Это во время операции «Багратион». Но то, что случилось после восстановления станции Калининские, не забылось до сих пор. Я в ту ночь дежурила в вагоне связи. Со мной были несколько телефонисток. Мы слышали гул — громкий, жуткий. Выскочили посмотреть, в чем дело. Внезапно налетели самолеты-бомбовозы. Все небо было закрыто

самолетами с немецкими крестами. В лесу стало светло, как днем. Станцию Калининские забросали бомбами. Осколки некоторых бомб попали даже в землянку и ранили оператора, комсорга движущихся. Она лишилась ног. Пострадали еще несколько человек. Связь со станцией Калининские прервалась. Мы перепугались. Но вдруг появился полковник особого отдела при ВЭО-34 Подосиновский и всех успокоил. Он вызвал командира связи Бойко. Было решено, что Бойко с монтером попытаются дойти до станции пешком.

Обстановка на станции была сложной. Там стоял санитарный поезд с ранеными. Рассказывали, что там многие погибли. А те, кто дежурил в ту ночь, пытались спасти людей.

Опять начались восстановительные работы.

За оперативную работу, обеспечение связи, подачи составов для Красной армии коллективу ВЭО-34 приказом маршала К. Рокоссовского была объявлена благодарность. Такая запись была и в моей трудовой книжке.

Это место мне запомнилось еще и тем, что впервые после трудных дорог и работ нам удалось помыться в бане. Кто-то с помощью местного жителя нашел баньку по-черному, и мы с удовольствием смыли с себя грязь. Ведь пока жили в землянках, да еще зимой, познали, что такое бельевые вши, холод. Моя подруга

Тамара Рахуба сильно простудилась, ее отправили домой, в 1944 году она умерла, прожив только 19 лет. Да и я сама заболела ангиной и чуть не умерла.

Наша жизнь была полна переездов: Брест-Литовск, опять Калининские, Жлобин, опять Брест-Литовск. Затем пути-дороги привели через Барановичи в Польшу. Луково, Люблино. Но на польской территории мы не видели таких разрушений, какие были на советской земле.

После освобождения Варшавы, 17 января 1945 года, по приказу НКПС ВЭО-34 было передислоцировано на Дальний Восток. Предстояли военные события с Японией. В Ворошилов-Уссурийске ВЭО-34 не расформировали. Мы работали в городе. Там и встретили известие о Победе. Радости, ликования горожан не было конца. Однако 31 июля ВЭО-34 через станцию Гродеково двинулось в Маньчжурию на 1-й Дальневосточный фронт. Необходимо было обеспечивать продвижение воинских частей армии К. Рокоссовского и других войск для боевых действий против японских милитаристов.

В Маньчжурии ВЭО-34 продвигалось вслед за наступающими войсками. Железнодорожная колея там была уже. Это и составляло сложности. К тому же часто путейцам приходилось работать под обстрелом врага. Опасность представляли и японцы-смертники.

Война в Маньчжурии была стремительной. Однако были и потери.

После разгрома Квантунской армии наше ВЭО-34 вернулось в Ворошилов-Уссурийск. Нас определили на работу на железной дороге. Я работала секретарем в управлении дороги, заочно окончила библиотечный факультет Ленинградского института культуры, работала в ДНТБ, а затем переехала во Владивосток.

За заслуги во время войны имею орден Отечественной войны II степени, медали «За победу над Германией», «За победу над Японией», «За освобождение Варшавы», «За освобождение Белоруссии». Последняя особенно дорога и памятна мне, ее вручили в честь 60-летия Победы за подписью президента А. Лукошенко.

# ОТ ВОРОШИЛОВ-УССУРИЙСКОГО ДО ПОЛЬШИ И ОБРАТНО

## Малышенко Лидия Корнеевна



Председатель узлового совета ветеранов Юлия Михайловна Данильченко в гостях у Лидии Корнеевны

**В Уссурийский отделенческий архив пришло письмо из дома престарелых Спасска-Дальнего от Лидии Корнеевны Малышенко. В годы войны она была в составе ВЭО-34 монтером пути. Узловой совет поспешил поехать в дом престарелых вместе с хором. Рассказала нам Лидия Корнеевна о многом.**

Она была направлена для работ в ВЭО-34 вместе с мужем Иваном Андреевичем. Оба они были путецами ПЧ-4 (Ворошилов-Уссурийский). В трудовой книжке Ивана Андреевича

есть благодарность «За стахановскую, лунинскую работу», объявленная в 1942 году.

В ВЭО-34 муж был бригадиром путецев с ноября 1943 по август 1945 года. В годы войны ему, как и многим членам ВЭО-34, была объявлена благодарность Военным Советом 1-го Белорусского фронта за успешное выполнение заданий командующего фронтом маршала К. Рокоссовского.

В 1944 году приказом НВЭО он был награжден знаком «Отличный

путеец». После войны вернулся на ст. Приморская в ПЧ-12. Умер в 2006 году.

Лидия Корнеевна подробно рассказала о том, каким образом велось выпрямление рельсов после бомбежки. К паровозу прикреплялся крюк, который вытягивал рельс, разболчилось крепление. И все это производилось в сложных условиях, так как немцы часто бомбили пути.

Кровопролитные бои были на ст. Калинковичи, где погибли 150 дальневосточников, входящих в состав ВЭО-34, многие остались калекками.

— ...Москва встречала измученный поезд гудками паровозов и духовым оркестром. Весь состав ВЭО-34 выстроили на перроне на встречу с И. В. Сталиным. Он шел мимо колонны, приветствовал, махал рукой. Потом состоялся митинг. Сталин глубоко благодарил нас всех за службу. Сказал, что все проявили героизм, мужество. Выступал и К. К. Рокоссовский, который и объявил каждому благодарность с занесением в трудовую книжку. По приезду в Ворошилов-Уссурийский, после небольшой передышки, мы отправились на 1-й Дальневосточный фронт. Надо отметить, что никто не убежал, не уволился, все продолжили свою фронтовую службу, только теперь в Маньчжурии, где тоже не обошлось без потерь.

## Ячный Иван Тихонович



**Родился Иван Тихонович (на снимке слева) в 1926 году в Гродеково. Трудовую деятельность начал в 17 лет кочегаром паровозного депо Ружино. В составе ВЭО-34 был помощником машиниста. Сейчас проживает во Владивостоке.**

— В состав поезда входили два бронепоезда, санитарный поезд. При поезде был штрафной батальон, которому было поручено заправлять паровозы водой. Заправка не прекращалась даже под шквальным огнем фашистов.

Ремонт пути зачастую проводили под бомбежкой. Немецкие «рамы» старались вывести из строя паровоз и били в хвост поезда. Поэтому вагоны с людьми были в середине состава.

Во время ремонта санитарные вагоны старались увезти в укрытие. Иногда санитарный поезд шел отдельно, следом за нами.

Однажды при восстановлении пути погибли сразу 10 путецев и два машиниста — Коля Макаров и Коля Карпов из нашего депо Ружино. Мы решили похоронить их, несмотря на обстрел. Но сделать это было невозможно. Погибли и девушки-зенитчицы, прибывшие нам на помощь. Только после окончания обстрела мы смогли предать земле и наших товарищей, и девушек.

Когда мы прибыли на ст. Бяло-Поляска, нам предложили расположиться в помещении бывшего концлагеря. Мы отказались. Ведь там еще оставались незахороненные тела бывших заключенных. Мы расположились на улице, под открытым небом...

После окончания войны уволился по собственному желанию.

## Кузьменко Ирина Марковна

**На фронт попала в 1943 году в составе ВЭО-34. Обеспечивала связь железнодорожников с командованием 1-го Белорусского и 2-го Дальневосточного фронтов.**

Награждена медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», медалью Жукова, благодарностью маршала Советского Союза К. К. Рокоссовского, юбилейными медалями. Сейчас живет в Лесозаводске. О тех годах вспоминать не любит. Возраст и недавняя смерть мужа, Николая Федосеевича, тоже фронтовика и впоследствии достойного мирной жизни труженика, делают воспоминания тяжелыми. Пожелаем ей здоровья.

## Чурсина Антонина Захаровна

**Родилась 2 мая 1926 года. До марта 1945 года обеспечивала бесперебойную телефонную связь ВЭО-34 со штабом 1-го Белорусского фронта. В августе 1945 года обеспечивала связь со штабом 2-го Дальневосточного фронта.**

Сейчас проживает в Лесозаводске. Имеет медали «За победу над Германией», «За победу над Японией», медаль Жукова, юбилейные медали, «За трудовое отличие».

— В ВЭО-34 служили в основном железнодорожники-приморцы, которые под постоянными бомбежками врага героически восстанавливали разбитое в ходе боев путевое хозяйство, станции, разъезды от Калинковичей до Бреста, а затем от Гродеково до Мулина.

## Мартынов Федор Алексеевич



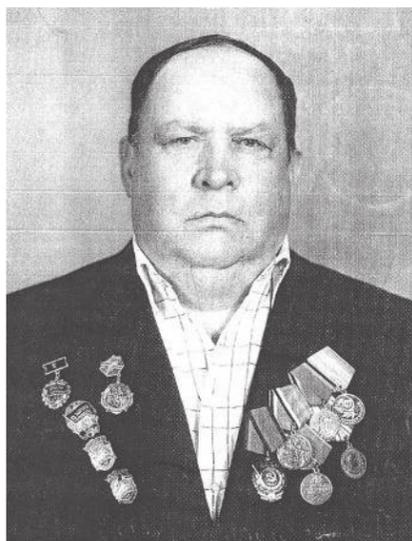
**После окончания рабфака служил в 30-й Иркутской дивизии. После службы в армии работал секретарем комсомольской организации электромеханических мастерских завода «Светофор», затем заведующим райкома партии.**

В 1934 году был направлен на партийную работу на Байкало-Амурскую магистраль. В 1938 году избран секретарем парткома Ворошилов-Уссурийского железнодорожного узла. В период боевых действий на острове Хасан организовывал перевозку техники и личного состава.

В 1939 году Мартынов был назначен начальником политотдела Ружинского отделения Приморской железной дороги, избран членом бюро Приморского крайкома партии. В 1941 году был назначен заместителем начальника Приморской железной дороги по кадрам. В 1943 году назначен начальником политотдела ВЭО-34.

Почетный железнодорожник, награжден орденом Отечественной войны II-й степени, многими другими наградами. Умер в 1985 году в Днепропетровске.

## Пономаренко Михаил Емельянович



**Родился в 1926 году в Черниговской области. В 1940 году с семьей переехал в Приморье. Жил с родителями во Владивостоке, окончил железнодорожное училище и работал на станции Ружино помощником машиниста. В ноябре 1943 года был зачислен помощником машиниста в ВЭО-34.**

После расформирования ВЭО-34 работал помощником машиниста на ст. Приморская, а с 1947 года — машинистом тепловоза, электровоза на ст. Первая Речка. Умер в 1987 году.

Был награжден орденом Отечественной войны II-й степени, медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией», благодарностью маршала Советского Союза К. К. Рокоссовского, юбилейными медалями, орденом Трудового Красного Знамени.

## Кузнецова Вера Александровна



**Родилась в Курской области в 1921 году. На Дальний Восток, в Ворошилов-Уссурийский, прибыла по призыву В. Хетагуровой в 1938 году. Работала табельщицей в воинской части. В 1941 году работала завскладом банно-прачечного комбината, с 1942 года стала работать в резерве проводников ст. Ворошилов-Уссурийский. В октябре 1943 года зачислена в состав ВЭО-34.**

Служа в составе ВЭО-34, была проводником вагонов, пекарем, выполняла разнообразные работы в условиях войны. После окончания войны была зачислена в пассажирскую службу Приморской железной дороги. С 1957 года работала кладовщиком второго отдела ГО Владивостокского отделения Дальневосточной железной дороги.

Награждена медалью «За победу над Германией», орденом Отечественной войны II-й степени, медалью Жукова, юбилейными медалями. Умерла в 2004 году.

# ОБОРОННАЯ РАБОТА ПРОФСОЮЗА

**Вопросами оборонной работы дорпрофсоюз ДВЖД начал заниматься с самого начала войны. 16 июля 1941 года на заседании дорожного комитета было вынесено решение о работе кружков медицинских сестер и сандружинниц, о всеобщей обязательной подготовке населения к противовоздушной и противохимической обороне, о создании оборонных кружков (стрелковых, пулеметных, санитарных).**

Девятого августа на заседании президиума дорожного комитета дорпрофсоюза ДВЖД рассматривался вопрос о выполнении решений дорожного комитета от 16 июля 1941 года. Был заслушан доклад председателя РК-1 тов. Кириллова по оборонной работе и доклад НЖЧ-3 тов. Романова о подготовке населения к противовоздушной и противохимической обороне.

После докладов дорожный комитет отметил, что оборонная работа на Облучьевском отделении поставлена плохо и решение дорожного комитета дорпрофсоюза от 16 июля 1941 года выполняется неудовлетворительно. Еще не везде созданы осовавихимовские организации (Бирокан, Биробиджан и др.), оборонных кружков на отделении мало, а на таких крупных предприятиях, как дистанция пути Архара, паровозные депо Бира, Архара, Ин, не только нет оборонных кружков, но и не начинали их организовывать. Наглядной оборонной агитации на предприятиях, в красных уголках крайне недостаточно. Контрольные цифры по обучению медсестер и сандружинниц не выполнены. РОКК отделения самоустранился от этой работы, не руководит и не

помогает местным организациям в работе сандружин и медсестер.

Еще недостаточно поставлена работа в НЖЧ-3 по выполнению постановления СНК о всеобщей обязательной подготовке к ПВО и приказа начальника дороги № 274 от 4 июля 1941 года. В домах домоуправлений НЖЧ-3 учебных групп из проживающих еще не создано, рытье щелей полностью не закончено, а законченные щели сделаны небрежно.

Дорожный комитет постановил предложить районному комитету союза Облучье до 20 августа обеспечить открытие и работу курсов медсестер и сандружинниц в соответствии с контрольными цифрами. Для этого нужно установить твердые задания местным комитетам, в первую очередь основных предприятий, по количеству сандружинниц и людей на курсы медсестер; закрепить за местными членами районного комитета, которые бы полностью отвечали за эту работу до окончания курсов; заслушать на райкоме отстающие МК по оборонной работе, особенно по подготовке медсестер и сандружинниц.

Дорпрофсоюз рекомендовал райкому союза через председателей МК до 1 сентября организовать на каждом предприятии осовавихимовские организации и обеспечить руководство ими, при этом главное внимание обратить на организацию оборонных кружков и их работу. Дорожный комитет обязал председателя РК-1 тов. Кириллова в августе и сентябре организовать в клубах и красных уголках цикл лекций, докладов и бесед на оборонные темы среди домашних хозяек и работников пред-

приятий, увязав это мероприятие с политотделом отделения и парторганизациями. Был поставлен вопрос перед доркомом РОКК тов. Косьянчук о необходимости замены председателя РОКК Облучье тов. Кобзаевой как не обеспечивающей работу по курсам медсестер и сандружинниц.

На Хабаровском отделении предложили РК-2 и обратились с просьбой к политотделу отделения выделить ответственных лиц из проживающих в домах НЖЧ-3 коммунистов и членов союза, грамотных по противовоздушной обороне, для подготовки членов семей к противовоздушной и противохимической обороне, распределив их за определенным количеством домов. Обязали начальника НЖЧ-3 тов. Романова закончить работу по рытью щелей к 20 августа 1941 года и выполнить эту работу доброкачественно.

Тридцатого сентября 1941 года состоялось заседание президиума дорпрофсоюза ДВЖД, на котором обсуждался вопрос о задачах профорганизации дороги в связи с постановлением Государственного Комитета Обороны об обязательном военном обучении граждан СССР. После доклада, который сделал председатель дорпрофсоюза тов. Крутиков, постановили: «Отмечая огромное политическое и военное значение постановления Государственного Комитета Обороны в деле подготовки резервов для героической Красной армии, сражающейся с немецким фашизмом», в соответствии с телеграфным указанием по этому вопросу от 20 сентября 1941 года предложить всем районным и местным комитетам путем систематических

читок и бесед довести до сознания всех железнодорожников и членов их семей политическое и военное значение для обороны Родины постановления комитета.

Оказать помощь райвоенкоматам и военно-учетным бюро, учебным пунктам в составлении списков рабочих и служащих транспорта, подлежащих всеобучу, оказать всемерное содействие в подборе помещений для занятий, используя для этой цели красные уголки и клубы. Совместно с хозяйственными руководителями организовать в паровозных депо, ВРП, НЖЧ и других предприятиях изготовление военных макетов и инструмента (большие и малые лопаты, кирки, гранаты, деревянные винтовки, минометы и пр.), используя для этой цели отходы производства и утильсырье.

В красных уголках, клубах и вагонах-клубах организовать военные кабинеты и уголки, немедленно послать вагоны-клубы на линию для разъяснительной работы и оказания практической помощи линейным станциям и разъездам в проведении всеобуча. Для приобретения учебного оружия, плакатов, материалов, макетов и т. п. выделить 10 тыс. рублей из средств, предусмотренных на овладение железнодорожниками военных специальностей и наглядной агитации. Обеспечить аккуратную посещаемость железнодорожников, подлежащих всеобучу, высокое качество обучения; добиться, чтобы профактив был образцом и примером для остальных членов профсоюза в деле всеобуча.

Двенадцатого ноября 1941 года в докладе дорожного комитета о

работе профорганизации в период войны говорилось о подготовке медицинских сестер и сандружинниц. «В настоящее время имеется 9 групп медсестер, занимается в них 196 человек, и 20 групп сандружинниц — занимается 545 человек. Сейчас половина этих людей проходит практику в поликлиниках дороги. Остальные будут проходить во вторую очередь. Обучены 45 медсестер и 20 сандружинниц».

В работе оборонных кружков главной задачей в октябре 1941 года дорожный комитет поставил организацию и помощь по всеобучу и усилению политико-воспитательной работы среди работников транспорта и членов их семей; обеспечение военно-учебных пунктов наглядной агитацией и оборонной литературой. В клубах дороги в октябре 1941 года прочитаны лекторами подора и дорпрофсоюза 17 лекций, на которых присутствовало более 5 тысяч человек. Оборудованы полноценные лыжные базы на станциях Бикин, Облучье и Хабаровск. Имеющиеся лыжи приведены в порядок и в полную исправность. Организованы и проходят занятия по подготовке 73 инструктора военно-лыжного дела, которые затем будут распределены по единицам всеобуча для ведения занятий по лыжам, гранатометанию и штыковому бою. Сейчас уже 52 инструктора штыкового боя проводят занятия по всеобучу.

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила  
**НИНА САЛЬНИКОВА**

## ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКИ — ФРОНТУ

*Продолжение. Начало в № 22*

**17 апреля 1942 года из Хабаровска был отправлен эшелон с первыми подарками от трудящихся края для бойцов действующей армии. Горячее участие в организации этих подарков приняли железнодорожники ДВЖД.**

Только коллектив Облучьевского отделения дороги отправил 489 коллективных и 622 индивидуальных посылки стоимостью 77 575 рублей. В отправленных посылках 1450 кг печенья, 490 кг конфет, 150 кг меда, 3230 штук яиц, 80 кг орехов и другие съестные припасы; один баян, 2 полубаяна, мыло и пр. Всего железнодорожники отправили на фронт 8700 килограммов коллективных и индивидуальных посылок на сумму 221 тыс. рублей. Вместе с посылками послали тысячи коллективных и индивидуальных писем бойцам, командирам и политработникам действующей армии (сообщение из дорпрофсоюза — Бурлаков).

Газета «Пограничный транспортник» сообщила, что в январе 1943 года коллектив Хабаровского паровозного депо решил послать бойцам и командирам Красной армии к празднику 1000 индивидуальных посылок. Сразу же после собрания начался сбор средств в приобретение подарков. В течение часа рабочие передали в МК на покупку подарков более 3 тыс. рублей. В коллективе ст. Котиково домашние хозяйки сшили 20 кисетов и наполнили их махоркой, собраны несколько килограммов мяса, творога и яйца. Ученики 13-й началь-



ной железнодорожной школы ст. Хабаровск-1 подготовили более 30 индивидуальных посылок. В них школьники вложили табак, мыло, бумагу, воротнички, мыльницы, зубные щетки и продукты питания. А учащиеся железнодорожной школы № 15 ст. Хабаровск-1 послали 40 индивидуальных и коллективных посылок с платочками, вышитыми кисетами с табаком, полотенцами, зубными щетками и т. д. Светлана Каменева, у которой мать осталась в оккупированном немцами районе, послала на фронт несколько платочков. На одном из них она вышила: «Дорогой боец, освободи мою маму».

В январе железнодорожники Вяземского узла отправили праздничные подарки бойцам действующей армии: 261 кг печенья, 36 кг свинины, 10 кг сала, 2 бочки соленой капусты, 100 кисетов,

30 кг махорки, 30 кусков туалетного мыла и 96 носовых платков. На Облучьевском узле на собранные средства приобретено 150 кг меда, 200 пачек папирос, 25 кг табака, 100 кг соленых огурцов, 200 литров вина. Домашние хозяйки узла готовили для бойцов пельмени и сдобные сухари. Активистки Вашляева, Томашева, Моисеенко, работницы пекарни Петрова, Ладонина и мастер тов. Макаров несколько дней работали по 18 часов, не уходя из пекарни, готовя подарки для бойцов. Для приобретения подарков женщины собрали 5600 рублей и кроме этого приготовили 500 шелковых кисетов, около 300 платков и воротничков.

В начале февраля железнодорожники Бирского узла отправили на фронт подарки: 314 кг печенья, 60 кг соленых огурцов и помидоров, 13 кг варенья, много сыра,

вина, сахара. С Архаринского узла в подарках бойцам Красной армии было отправлено 212 литров мороженого молока, 63 кг печенья, 25 кг пирожков, 21 кг мяса, 9 кг сала, а также мед, бочка соленых огурцов, репчатый лук и чеснок, жареные куры, мясные котлеты, вино, табак. Со ст. Болонь женщины организовали несколько посылок по инициативе председателя женсовета ст. Болонь тов. Попелло, награжденной медалью «За трудовую доблесть». В посылках были: 40 литров мороженого молока, 35 кг клюквы, более 5 кг махорки, 16 вышитых кисетов, карандаши, тетради, туалетное мыло.

Железнодорожники Хабаровского отделения собрали в феврале 143 983 рубля на приобретение праздничных подарков для бойцов Красной армии. На эти средства подготовлено 1085 индивидуальных посылок. Защитникам Родины работники послали рыбу, печенья, консервы, вино, мясо, табак, воротнички, платки, одеколон, бритвенные приборы и т. д. Коллектив вагонного депо ст. Хабаровск-2 послал в подарок целую свиную тушу, а железнодорожники-охотники — тушу кабана. Железнодорожники Бикинского отделения отправили в начале февраля 1943 года на фронт 1232 посылки (700 кг сдобных булочек и печенья, 150 кг жареного мяса, 50 кг свиного сала и пр.).

В период войны профсоюзные организации ДВЖД совместно с ДСО «Локомотив» проводили большую работу по оказанию помощи фронту

в обучении и подготовке бойцов-лыжников. 11 ноября 1941 года помощник начальника политотдела дороги по комсомолу В. Юрковский обратился к железнодорожникам на страницах газеты «Пограничный транспортник» со словами: «Молодежь, на лыжи! Развитие лыжного спорта есть составная часть подготовки боевых резервов для Красной армии. Это налагает большую ответственность на комсомол и физкультурные организации. Нам нужен такой лыжник, у которого была бы не только высокая техника лыжного хода, но и искусная тактика ходьбы на лыжах. На войне выигрывает тот, кто умеет правильно оценить маршрут и, умело пользуясь им, сохранить свои силы. Мы обязаны готовить тактически грамотного, хорошо обученного, закаленного и выносливого бойца-лыжника. Лыжные базы должны стать школами массового обучения молодежи».

Командующий войсками Дальневосточного фронта генерал армии П. Апанасенко в своем обращении к дальневосточникам говорил: «... Там, где не пройдет танк, где невозможно пройти пешком — пройдет лыжник... В нашем крае есть все возможности для подготовки таких лыжников». По данным на 8 января 1943 года в ДСО «Локомотив» на Дальневосточной железной дороге было подготовлено 6205 бойцов-лыжников.

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края и Музея истории ДВЖД подготовила  
**НИНА САЛЬНИКОВА**

# МОЛОДЫЕ НУЖНЫ РОССИИ

**В декабре 2009 года в районном доме культуры Бикина состоялось мероприятие, посвященное закрытию Года молодежи — «Россия нужна молодым, молодые нужны России». На мероприятии были подведены итоги Года молодежи в районе.**

В начале года был объявлен конкурс на лучшую организацию по работе с молодежью среди предприятий района, по итогам которого Бикинская дистанция пути была признана лучшей среди крупных предприятий. Ей вручен диплом и сертификат на 5000 рублей.

Немалая роль в этом принадлежит профсоюзу. Много внимания уделяется со стороны нашей профсоюзной организации спортивному и культурному развитию молодежи. Мною проводятся собеседования с молодыми работниками в области их увлечений, способных повысить их моральный уровень еще при принятии на работу и в профсоюз. К сожалению, по-настоящему чем-то увлеченных молодых людей практически не приходится привлечь их к общественной жизни трудно.

В течение последних двух лет профсоюзный комитет в сотрудничестве со спортивным клубом «Локомотив» вырастил немало молодых спортсменов из работников дистанции пути. Конечно, сначала в качестве стимула немаловажную роль сыграла система поощрения, разработанная администрацией дистанции совместно с профкомом, но



затем это стало увлечением и отличным активным отдыхом. В итоге уже в прошлом году наша команда по футболу в дорожных соревнованиях заняла призовое второе место, не говоря уже об участии во всевозможных спартакиадах среди городских коллективов. Наши шахматисты за последние три года ни разу не возвращались домой без призовых мест. В этих вопросах профсоюзный комитет так же выходит и на городские организации.

С помощью администрации дистанции пути была оказана помощь в прокладке лыжной трассы, которой потом могли пользоваться все наши работники. И уже за зимний период молодые спортсмены принесли две медали в соревнованиях по лыжным гонкам. По Бикинскому району луч-

шим спортсменом в этом виде признан монтер пути Дмитрий Абдулкин. От спортивного клуба «Локомотив» ему были подарены лыжи.

В мини-футболе отличились дорожные мастера Дмитрий Андреев, Владимир Туленко и бригадир пути Алексей Мусохранов, в шахматах — оператор дефектоскопной тележки Алексей Мишуров, в настольном теннисе — Вячеслав Бехлер. Перечислять можно многих. Для тренировок спортсменов в зимний период профсоюзный комитет дистанции пути арендовал спортивный зал в школе № 53 — это единственный большой зал в городе.

Отличилась в прошлом году и наша команда по санитарным постам, заняв первое место в узловом соревновании. Владимир Лесной признан

лучшим командиром санпоста. Состав команды исключительно молодой.

При содействии профсоюзного комитета в 2009 году была создана узловая команда из 8 человек для участия в творческом конкурсе среди узловых станций отделения дороги «Ритмы стальных магистралей». Результат — второе место. А участие в этом конкурсе для нас уже стало неотъемлемой частью общественной жизни предприятия. Конкурс проводится третий год, и в двух конкурсах нами занято второе место среди таких сильных и с хорошей творческой базой команд как Хабаровск и Облучье.

На краевом конкурсе профессионального мастерства среди молодых работников промышленных предпри-

ятий Хабаровского края «Лучший по профессии» по специальности сварщик в 2009 году одним из тех, кто представлял район, был наш монтер пути Сергей Гулевич.

Конечно, без слаженной работы профсоюза и руководства достичь каких-либо побед было бы невозможно. И здесь мне хочется сказать спасибо руководителю дистанции Игорю Анатольевичу Спирину за понимание и помощь в решении организационных вопросов. Надеюсь, что и в дальнейшем мы будем двигаться в выбранном направлении, так как этот путь приносит свои плоды.

**Максим ЮРЧЕНКО,**  
председатель профкома ППО  
Бикинской дистанции пути



# ВЕРНУТЬСЯ НА ПРОЕКТ

С такими мыслями уезжали участники проекта 3Д, проходившего в Ярославле

**С 30 января по 5 февраля на базе оздоровительного комплекса «Сахарож», расположенного в городе Ярославле, состоялась встреча участников проекта «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Друзья», организованная при поддержке координационного центра социальной поддержки молодежи. Побывали на этом проекте и молодые работники Дальневосточной железной дороги.**

Программа для студентов и молодежи реализуется, начиная с 2008 года. Цель проекта «Сеть 3Д» — формирование активной профессиональной и социальной позиции молодых сотрудников. Проект отличается тем, что касается буквально каждого работника, объединяя людей не по должности и профессии, а на основе общих увлечений (клуб спортивных танцев, компьютерные курсы, клуб молодой семьи железнодорожников, театр или КВН-команда) и для решения жизненно важных задач (создание сети мини-детсадов, формирование строительных отрядов для обеспечения жильем молодых семей, помощь в реконструкции спортивных сооружений, детских площадок и т. д.).

Специальные заезды стали хорошей площадкой для обмена опытом

между молодежью и студентами, создали прекрасную возможность для двустороннего общения, знакомства и просто отдыха, позволили ближе познакомиться с работой компании, приобрести к корпоративной культуре и традициям железнодорожного транспорта. Финансирование поездки осуществлялось на паритетных основаниях ОАО «РЖД» и Роспрофжелом, 30 процентов стоимости оплатили сами работники или родители, если участник — студент. Организационные заботы и подбор участников осуществлял дорпрофсоюз. В Ярославле побывали четыре представителя Дальнего Востока: энергодиспетчер Хабаровского филиала электроснабжения Аркадий Селезнев, техник этой же дистанции Елена Бондарева, студент 5 курса ДВГУПСа Илья Елизаров и инженер по организации и нормированию труда эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 Анастасия СЕМЧЕНКО. Анастасия и рассказала о своих впечатлениях от поездки:

— Мне довелось принять участие в этом проекте и хочется поделиться впечатлениями от увиденного и услышанного.

Не случайно местом встречи был выбран город Ярославль: в этом году он отметит свой 1000-летний юбилей. Хочется отметить, что город богат историей. На территории Ярославского государственного историко-архитектурного и художественного музея-заповедника нас ознакомили с историей этого славного города. В его составе имеются памятники архитектуры и живописи, входящие в список всемирного наследия ЮНЕСКО, а также действующая женская монашеская обитель Толгского монастыря.

Мы приняли участие в развлекательной программе «Ярославский разгуляй», где нас потчевали блинами, веселили русские богатыри и Петрушка, устроили подвижные игры, такие как прыжки через скакалку, стрельба из лука, бег на ходулях и многое другое. Следует отметить, что каждый день был наполнен обширной программой. С самого утра обзорные экскурсии, посещение театра каскадеров, участие в съемках продолжения фильма «Ярослав Мудрый», посвященного 1000-летию города, экскурсии на железнодорожные объекты, а вечером по возвращении в ОК «Сахарож» культурно-массовые мероприятия и дискотеки.

Для любителей спорта был организован турнир по лыжным гонкам и шоу «Ледниковый период 3Д», где каждый участник смог проявить себя. Посещение хоккейного матча между командами «Локомотив» — «Северсталь» оставило неизгладимые впечатления. Мы болели за команду Ярославля «Локомотив», которая подарила нам победу со счетом 5:2, выиграв у череповецкой «Северстали».

Участвуя в продолжении съемок фильма «Ярослав Мудрый», каждый из нас почувствовал себя актером, смог заглянуть за кулисы кинематографа и увидеть своими глазами, как снимается настоящее кино.

С первой минуты нашего пребывания нас вовлекли в яркую и интересную жизнь проекта «Сеть 3Д». Организаторами проекта была устроена экскурсия в Кострому, на родину Снегурочки. Посещение единственной в мире Ледяной комнаты Снегурочки, где весь интерьер и посуда сделаны из льда, доставило нам большое удовольствие. Нам удалось пообщаться с Дедом Морозом и Снегурочкой и узнать историю этой снежной девочки.

Посещение музея льна и бересты познакомило нас с древним видом искусства, каждому удалось создать свой шедевр из бересты на мастер-классе и посидеть за старинными станками.

По возвращении в ОК «Сахарож» нас ожидало культурно-развлекательное мероприятие «Мисс и Мистер РЖД», в котором мне довелось стать участницей, а в дальнейшем и победительницей в номинации «Мисс РЖД».

Помимо развлекательных мероприятий, мы участвовали в проведении командно-ролевой экономической игры «Миссия 2030». Мы обменивались опытом с коллегами из разных регионов. Хочется отметить, что на проекте участники представляли 15 дорог, что говорит о масштабах этой программы. Мы получили знания и навыки, как в профессиональной, так и в бытовой сфере.

Каждый день, проведенный на проекте «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Друзья» был наполнен впечатлениями, которые мы — все участники — будем помнить еще долгое время.



«Мисс РЖД» проекта 3Д

Пройдя через проект, мы поняли, что у каждого есть возможность сделать свою жизнь ярче. Мне запомнилось абсолютно все в этой поездке! Я рада, что мне представилась возможность стать участником проекта «Сеть 3Д».

Но, к сожалению, наше пребывание подошло к концу. Неделя пролетела как один день, закружив нас в водовороте событий. Так не хотелось уезжать, ведь проект, словно сказка, в которой хочется остаться надолго. Но каждая сказка рано или поздно заканчивается.

Все мы получили хорошие впечатления, приятные знакомства, море положительных эмоций и каждый из нас решил для себя вернуться на проект еще раз.

**Анастасия СЕМЧЕНКО**  
Фото из личного архива Анастасии Семченко



## С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ МИЛИЦИИ!

21 февраля 2010 года транспортная милиция  
отметит свой 91 день рождения

*Транспортная милиция родилась в годы Гражданской войны. Условия военного времени, необходимость укрепления порядка на транспорте потребовали создания специального аппарата. Поэтому правительство приняло решение об организации дорожной милиции — транспортной и водной, и уже 21 февраля 1919 года ВЦИК издал постановление «Об организации железнодорожной милиции и железнодорожной охраны с целью поддержания порядка на всех железных дорогах РСФСР». На Дальнем Востоке становление транспортной милиции происходило в очень сложных условиях...*

И только 2 июля 1971 года были созданы подразделения милиции на воздушном транспорте, в связи с чем Дорожный отдел МВД на ДВЖД был переименован в Дальневосточный отдел транспортной милиции МВД СССР.

11 июня 1976 года Дальневосточный отдел транспортной милиции преобразован в Дальневосточное управление транспортной милиции МВД СССР, а в марте 1981 года — в Дальневосточное управление внутренних дел на транспорте. В зону оперативного обслуживания ДВУВДТ входят Приморский и Хабаровский края, Сахалинская, Амурская, Магаданская области, Чукотский националь-

ный округ и ЕАО, республика Саха (Якутия), численность сотрудников составляет три тысячи личного состава.

Созданная в далекие годы Гражданской войны, милиция на транспорте доказала свою незаменимость там, где речь идет об обеспечении правопорядка при железнодорожных, речных и авиационных перевозках. Профессионализм, внимательное и уважительное отношение к людям, чувство справедливости и ответственности всегда были, есть и будут основными критериями оценки деятельности сотрудников милиции на транспорте.

Благодаря сохранению и приумножению традиций за десятилетия истории транспортной милиции не только накоплен огромный профессиональный опыт, но и заложена та морально-нравственная база, которая позволяет нам с честью справляться со своими обязанностями и задачами, с оптимизмом смотреть в будущее.

В преддверии наступающей даты хочется поздравить всех сотрудников транспортной милиции с предстоящим праздником! Желаю всем крепкого здоровья, благополучия, семейного тепла, терпения и успехов в нелегкой службе!

**Татьяна ШАДРИНА,**  
инспектор ПДН ЛОВД на ст. Хабаровск-2

## ОБЕСПЕЧИВАЮТ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

*В Дальневосточном управлении внутренних дел на транспорте 19 января состоялась пресс-конференция по итогам деятельности Дальневосточного УВДТ МВД России за 2009 год. В пресс-конференции приняли участие: начальник Дальневосточного УВДТ МВД России генерал-майор милиции Александр Кем, начальник криминальной милиции ДУВДТ полковник милиции Владислав Белоцерковский, заместитель начальника управления Дальневосточной железной дороги Сергей Кирилук, заместитель начальника следственного управления при ДУВДТ Григорий Иванников.*

Начальник ДУВДТ рассказал журналистам об основных итогах деятельности за 2009 год. В 2009 году приоритеты в деятельности Дальневосточного УВДТ МВД России были направлены на повышение качества работы по раскрытию и расследованию преступлений, в том числе прошлых лет; повышение эффективности борьбы с коррупцией; противодействие экстремизму; повышение эффективности профилактики правонарушений; обеспечение транспортной безопасности.

В прошедшем году сотрудниками Дальневосточного УВДТ из незаконного оборота изъято более 161 кг наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ. Например, при сопровождении пассажирского поезда сообщением Харьков—Владивосток была установлена гражданка, в ручной клади которой обнаружено и изъято почти 3 кг героина. Гражданка добровольно согласилась участвовать в ОРМ «контролируемая поставка», в ходе которой во Владивостоке был задержан гражданин Таджикистана.

В ходе реализации оперативных материалов в пассажирском поезде сообщением Харьков—Владивосток был задержан гражданин, у которого обнаружен и изъят 781 грамм героина. В пассажирском поезде сообщением Новосибирск—Владивосток оперативными сотрудниками было обнаружено и изъято вещество, являющееся согласно заключению эксперта наркотическим средством — героином в количестве 4929,43 грамма, что относится к особо крупному размеру.

В качестве положительного примера работы Дальневосточного УВД по пресечению деятельности организованных преступных групп, можно привести следующие факты. В результате реализации оперативной информации и проведения комплекса оперативно-розыскных мероприятий была пресечена преступная деятельность организованной группы, состоявшей из девяти участников, на протяжении длительного времени занимавшихся хищением дизельного топлива с подвижного состава локомотивного депо ст. Уссурийск. Ущерб от незаконной деятельности составил более миллиона рублей.

В результате оперативно-розыскных и следственных мероприятий была пресечена преступная деятельность организованной группы, состоявшей из предпринимателей Находки. Участники ОПГ разработали и реализовали схему контрабандного ввоза на территорию России автомобильных шин под видом строительных материалов. Установленный ущерб от незаконной деятельности составил более двух миллионов рублей.

Для активизации выявления отдельных видов преступлений, профилактики правонарушений Дальневосточное УВДТ провело 15 оперативно-профилактических мероприятий.

В целях обеспечения безопасности пассажиров подразделениями по досмотру проверено более 25 тысяч авиарейсов, пресечены 316 (в 2008 году — 271) попыток провоза предметов и веществ, запрещенных к провозу на воздушном судне, выявлены 29 (в 2008 году — 27) преступлений, к административной ответственности привлечены более двух тысяч правонарушителей.

В связи с террористическим актом, совершенным в отношении пассажирского поезда «Невский экспресс», на всей территории обслуживания Дальневосточного УВДТ для предотвращения террористических актов приняты меры по усилению нарядов транспортной милиции непосредственно на вокзалах и по сопровождению поездов. При встрече и отработке каждого поезда используются служебно-розыскные собаки, совместно с работниками железной дороги организована проверка подвижного состава (локомотивов, пассажирских вагонов в местах отстоя).



В ноябре 2009 года на территории ОМОН Дальневосточного УВДТ была освящена и открыта православная часовня, созданная на пожертвования сотрудников — это память о людях, отдавших свою жизнь ради спокойствия и благополучия нашей страны.

**Пресс-служба Дальневосточного УВДТ**

## БЕЗНАДЗОРНОСТЬ ПРИВОДИТ К БЕДЕ

*Инспекторами подразделений по делам несовершеннолетних Дальневосточного УВДТ во взаимодействии с территориальными органами внутренних дел, социальной защиты населения, управления образования, здравоохранения, комиссиями по делам несовершеннолетних и защите их прав, ведомственной охраной ДВЖД, общественностью в течение всего прошлого года проводились профилактические мероприятия, направленные на выявление безнадзорных детей, неблагополучных семей, подростков, находящихся в социально опасном положении, с целью предупреждения совершения ими преступлений и правонарушений на объектах железнодорожного транспорта.*

В линейные подразделения Дальневосточного УВДТ за 2009 год были доставлены 11 404 несовершеннолетних, из них за административные правонарушения — 6578, за безнадзорность — 3689.

Несмотря на проведение профилактических мероприятий, находясь на объектах железнодорожного транспорта, подростки подвергают свою жизнь и здоровье постоянной опасности.

За 12 месяцев 2009 года в Дальневосточном УВДТ зарегистрированы 20 фактов травмирования детей, пострадали 20 подростков, из них 8 — со смертельным исходом.

5 декабря прошлого года от ДСП ст. Ин поступило сообщение о том, что на 8422 км, пикет № 10 ЛОВД на ст. Хабаровск-1 смертельно травмирован несовершеннолетний Иван Мальчиков 1999 года рождения. Подросток вместе с другом бежал по краю платформы во время прохождения грузового поезда и был с нее сброшен.

15 декабря на 8977 км (перегон Шмаковка—Сунгач ЛОВД на ст. Уссурийск) смертельно травмирован грузовым поездом несовершеннолетний Николай Лизунов 1995 года рождения. Подросток бесцельно находился на железнодорожных путях и не слышал сигнала грузового поезда.

В 2009 году участились случаи

обкидывания посторонними предметами проходящих пассажирских поездов, повреждения железнодорожных сооружений и устройств сигнализации или связи, наложение на железнодорожные пути предметов, которые могут вызвать нарушение движения поездов, повреждение имущества на транспортных средствах общего пользования. Последствия указанных правонарушений особенно опасны, так как возникает реальная угроза жизни и здоровью пассажиров, а также происходят задержки в пути следования поездов.

Так, за 12 месяцев 2009 года были зарегистрированы 29 транспортных правонарушений, совершенных несовершеннолетними. Среди условий, способствующих наложению посторонних предметов на рельсы, особенно следует выделить захламленность территории, прилегающей к железнодорожному полотну.

19 мая 2009 года в 20 часов 40 минут в дежурную часть Приморского ЛУВДТ от ДСП ст. Угловая поступило сообщение о том, что на нечетном пути перегона Угловая—Артем-1 несовершеннолетние наложили на железнодорожное полотно стиральную машину. В ходе проведенных оперативно-профилактических мероприятий были установлены двое несовершеннолетних: Константин Костырев и Николай Ребека. А вблизи железнодорожного полотна располагается несанкционированная свалка мусора.

В охране общественного порядка на обслуживаемых объектах принимают участие специальные добровольные дружины, созданные в основном из работников транспортных организаций. В настоящее время сотрудникам транспортной милиции в правоохранительной и профилактической работе оказывают помощь 16 СДНД общей численностью 115 человек, кроме того, содействуют 87 внештатных сотрудников.

За прошлый год в ПДН Дальневосточного УВДТ был доставлен 401 ребенок работников железнодорожного транспорта.

Неоднократно с объектов железнодорожного транспорта доставлялся Владимир Кокотов (мать Валентина Александровна Андрианова работает в локомотивном депо-2 уборщицей). Подросток доставлялся за безнадзорность. Андрей Цыганюк, проживающий в Уссурийске, его мать Оксана Федоровна Цыганюк работает на Уссурийском локомотиворемонтном заводе рабочей. Подросток доставлялся с территории локомотивного депо за занятия «паркуром». Евгений Дубодел, проживающий в Партизанске, доставлялся за безнадзорность. Его отец Дмитрий Николаевич Дубодел работает стропальщиком в ВП-310.

В отношении двух подростков, чьи родители являются работниками транспортных предприятий, возбуждены и расследуются уголовные дела. Один подросток из кафе «Местечко», расположенного в здании железнодорожного вокзала ст. Партизанск, похитил деньги и продукты питания. Второй подросток в компании с двумя друзьями и двумя взрослыми с территории вагонного депо похитил доски.

Придавая особое значение вопросам безопасности детей, необходимо продолжать совместными усилиями инспекторов ПДН линейных подразделений Дальневосточного УВДТ и представителей транспортных предприятий вести разъяснительную работу в учебных заведениях среди несовершеннолетних. За отчетный период в образовательных учреждениях и трудовых коллективах были проведены 6594 лекции, беседы, 459 выступлений в СМИ. Но, как показывают факты, этого недостаточно. Только слаженными действиями сотрудников транспортной милиции и представителей транспортных предприятий можно предотвратить случаи несанкционированного вмешательства в работу железной дороги — повреждения транспортного оборудования, появления посторонних предметов на рельсах, битья стекла, фактов детского травматизма.

**С. Ю. ЗАЙЦЕВ,**  
полковник милиции

# ВИКЖЕЛЬ: ПЕРВЫЙ ОПЫТ ОБЪЕДИНЕНИЯ

Продолжение. Начало в № 1-2

**Противостояние между администрацией железных дорог и Всероссийским Союзом железнодорожников резко усилилось после сентябрьской общероссийской железнодорожной забастовки.**

7 октября министр путей сообщения А. В. Ливеровский разослал по всей сети телеграмму, в которой предлагал прекратить сбор средств в пользу Всероссийского железнодорожного союза, производившийся в принудительном порядке в соответствии с майским циркуляром Некрасова. На запрос Викжеля министр ответил, что сей циркуляр неактуален. Однако вскоре бюро печати при МПС опровергло заявление, якобы сделанное Ливеровским о Некрасове. В телеграмме министра путей сообщения говорилось: «Все прочие удержания допускаются с тех лиц, от которых имеется согласие на производство таких удержаний». Совет частных железных дорог постановил прекратить с 1 декабря выплату зарплаты тем железнодорожникам, которые избраны в железнодорожные комитеты и не исполняют служебных обязанностей. Мотивами такого решения стала необходимость для частных железных дорог знаменитого циркуляра Некрасова и то, что деятельность этих комитетов сводится к усилению анархии на дорогах.

О масштабе противостояния особенно наглядно свидетельствует следующий эпизод. Ездивший в Харьков по служебным делам командующий войсками Московского военного округа полковник К. И. Рябцев при содействии ЦИК Железнодорожного союза получил экстренный поезд при возвращении в Москву. В Харькове не захотели или не догадались прицепить его вагон к любому отправляющемуся в Москву поезду, а свободных мест в пассажирских поездах не было. Во-первых, назначение таких поездов могло происходить только с согласия МПС, а, во-вторых, появление на линии экстренного поезда полковника Рябцева спутало весь график движения и вызвало значительную задержку поездов. Естественно, что Ливеровский, возмущенный таким самоуправством, послал телеграмму председателю ЦИК Железнодорожного союза помощнику присяжного поверенного А. Л. Малицкому, в которой подчеркнул, что «распоряжения по линии о назначении и пропуске экстренных поездов могут давать лишь лица, которым это право предоставлено законом».

Однако Викжель нашел свои действия «не только правильными, но и единственно целесообразными». Он вполне одобрил действия своего председателя по поводу требования о беспрепятственном пропуске экстренного поезда командующего и даже выразил «твердую уверенность, что каждый железнодорожник в борьбе с анархией, грозящей гибелью революции и родине, поступит так же». «Русское слово» так прокомментировало это событие: «Впрочем, как бы то ни было, факт остается фактом: министр путей сообщения Временного правительства на каждое свое указание немедленно получает указание от «Викжеля», и в случае с экстренным поездом полковника Рябцева исключения из этого общего правила не было».

История имела продолжение. Главный комитет профсоюза железнодорожников Московско-Казанской железной дороги обратился в ЦИК железнодорожного союза с требованием отставки Ливеровского с поста министра путей сообщения. В обращении прямо говорилось: «Мы не видим здоровых начал политики Ливеровского», министр должен либо работать рука об руку с Викжелем,

либо уступить место другому, который сможет наконец «вести расстроенное железнодорожное хозяйство в верное русло».

А вскоре уже ЦИК Железнодорожного союза обратился к Керенскому с предложением уволить Ливеровского и других высших чиновников МПС как способствующих разрухе железнодорожного транспорта. «Русского слово» не без иронии заметило: «Комитет железнодорожного союза полагает, что как только А. В. Ливеровский уйдет, железнодорожная разруха сразу кончится и транспорт урегулируется».

МПС же продолжало получать все новые и новые ультиматумы. Например, главный комитет Самарского железнодорожного узла потребовал в двухдневный срок решить вопрос о выплате прибавок рабочим, нанятым «по рыночной цене», хотя это противоречило законодательству и достигнутым ранее соглашениям. В случае отказа главный комитет оставлял за собой «свободу действий».

В отечественной историографии Викжель в основном упоминается в связи с его позиций по вопросу захвата власти в столице Петроградским Военно-революционным комитетом и решением II Всероссийского съезда Советов о сформировании нового правительства во главе с В. И. Лениным, состоявшим исключительно из представителей партии большевиков.

Действительно, Викжель 26—29 октября разослал по линиям железных дорог телеграммы, в которых высказался за «нейтралитет» в условиях развернувшейся в стране борьбы за власть и стал организатором переговоров представителей различных политических партий с целью формирования «однородного социалистического правительства». Главные дорожные комитеты в целом поддержали эту линию. Лишь на Московско-Курской железной дороге произошел раскол в профсоюзной организации по вопросу об отношении к происходящим событиям. В полном согласии с позицией Московского Совета рабочих депутатов и ВРК Железнодорожного района, Главный дорожный комитет избрал свой Военно-революционный дорожный комитет из пяти человек (С. Двумянцева, А. Петров, Т. Гранкин, П. Яковлев, К. Ковалевич). Комитет направил на станции в мастерские дороги телеграммы, выдержанные в строго большевистском духе. В них говорилось, что организации и лица, выступающие против Совета рабочих и солдатских депутатов, будут отвечать по всей строгости законов революционного времени. На ряд станций были посланы комиссары.

Однако состоявшийся 28 октября 2-й делегатский съезд дороги такую позицию не принял и избрал новый состав Главного дорожного комитета — «провикжелевской» ориентации во главе с беспартийным Н. Александровым.

В телеграмме Викжеля от 26 октября об отношении к захвату власти в столице Петроградским ВРК была одна любопытная фраза, на которую тогда не все обратили внимание: «Викжель принимает на себя общее руководство всем ведомством путей сообщения и для фактического управления текущими делами ведомства избрал из своей среды бюро из 5-ти лиц». В той же телеграмме говорилось, что главные дорожные комитеты в случае необходимости могли назначать к начальникам дорог особых комиссаров. Чинovníк МПС Э. В. Ландсберг писал, что «телеграмма свалилась чинам министерства как снег на голову,

тем более что в министерстве ничего не произошло, что работа в нем не нарушалась и продолжала идти нормально, что, начиная от товарищей министра, начальников управлений и до самых малых служащих, все оставались на своих местах, продолжая нормальную работу в полном сознании всей ее важности и ответственности при царящей на дорогах разрухе». Признавая всю несерьезность затеи железнодорожного профсоюза, министерство даже не посчитало необходимым разослать по линиям какое-либо разъяснение своей собственной позиции. Правда, переговоры с Викжелем состоялись, но окончились они безрезультатно. В МПС представителей профсоюза просто не пустили.

В начале ноября служащие министерства присоединились к забастовке других государственных учреждений против политики большевистского правительства и самого факта захвата власти вооруженным путем. Однако те отделы, которые имели отношение к перевозкам грузов и пассажиров, продолжали работать. По мнению Ландсберга, Викжель своими действиями в те дни не только не помог администрации восстановить нормальную работу на железных дорогах, но своими декларациями и обращениями углублял разруху и вполне сознательно вызывал на железных дорогах анархию.

Для понимания политики Викжеля особое значение имеют протоколы московского совещания главных дорожных комитетов, состоявшегося 13—15 ноября. Совещание открыл его председатель Малицкий, проинформировавший собравшихся о деятельности Викжеля по примирению враждующих сторон и созданию правительства из всех социалистических партий. Он просил присутствовавших высказать свое отношение к этой политике, а также к МПС. При этом Малицкий сказал: «Нами была выдвинута пятерка, которая представляла собой коллективное Министерство путей сообщения. По соображениям чисто техническим эта пятерка пришла к заключению, что при создавшемся положении невозможно управлять министерством так, как полагал Викжель».

С основным докладом на совещании выступил член Викжеля, счетовод Забайкальской железной дороги Ф. М. Сенюшкин. Он признал, что России как целого государства уже не существует, а есть отдельные государства (Украина, Сибирь и т. п.). Только единая железнодорожная сеть еще связывает эти территории. По его мнению, именно Всероссийский железнодорожный союз остался единственной силой, способной объединить Россию. Сенюшкин призвал к объединению всех демократических сил страны для создания единой власти, которая «спасет то, что еще можно спасти».

Его доклад был дополнен сообщением члена Викжеля С. К. Антоневича, телеграфиста Северо-Западных железных дорог. Он сказал, что Викжель не квалифицирует «октябрьское движение» как движение одной только партии большевиков, ибо правительство Керенского давно уже не пользовалось доверием трудящихся. Однако формировать новое правительство при помощи штыков есть «путь царей и деспотов, который для нас, социалистов и демократов, абсолютно неприемлем, это есть нарушение основных понятий государственного строительства и правопорядка». Вместе с тем страна скатывается к гражданской войне, и перед Викжелем встает вопрос об отношении к власти большевиков. Как один из вариантов Антоневич выдвинул путь примирения с этой властью во имя

спасения государства и революции: «Нужно быть гражданином Российской Республики во всеобъемлющем смысле этого слова, и всем необходимо встать на защиту и спасение страны». Он осудил с этой точки зрения позицию банковских служащих, которые объявили забастовку в знак протеста против узурпации власти большевиками. Антоневич признал, что партия большевиков, хотя и опирается на грубую силу, но поддерживается всем пролетариатом России. Более того, он считал, что вместе с левыми эсерами Викжелю удалось бы заметно скорректировать курс правительства. Правда, в стране набирает силу течение в пользу борьбы с Советом народных комиссаров, «но нужно быть безумным или политически близоруким, если утверждать, что народ отвернется от тех, кто выкинул лозунги «мир, хлеб и спокойная жизнь»».

Иофан, представитель Главного дорожного комитета Московско-Киево-Воронежской железной дороги, заявил, что не понимает политики «нейтралитета», провозглашенной Викжелем. На практике было просто посредничество, «это на коммерческом языке называется маклерством». Викжель захотел «примирить непримиримое» и упустил время, теряя каждый день свой авторитет. Результаты: «мы вступили в полосу полной анархии, развала, полного отсутствия безопасности. У нас нет свободы слова, печати, нет права собираться, у меня нет уверенности, что я уйду и меня не растерзают на улицах белокаменной Москвы». Иофан высказался против наметившейся поддержки большевиков. По его мнению, Викжель должен сам стать центром организации масс железнодорожников и создания власти, опирающейся на тех, в ком «еще жива любовь к родине и к мощи ее».

Позицию Викжеля не поддержал представитель Главного дорожного комитета Северных железных дорог Кирсанов: «Те, кто говорит, что можно конструировать власть, но только без большевиков, этим дают повод к гражданской войне». Чернышев, представитель Главного дорожного комитета Александровской железной дороги, отметил, что в Москве сразу после полученных сообщений о вооруженном восстании в Петрограде состоялось собрание служащих, мастеровых и рабочих, на котором присутствовало около 4 тыс. человек. После страстных и долгих прений большинством голосов была принята резолюция о поддержке лозунга «Вся власть Советам!». Главный дорожный комитет сотрудничал с Военно-революционным комитетом, который помог усилить охрану дороги, товарных станций, «ибо мы ожидали погрома со стороны темных масс». Чернышев высказался в поддержку желаний Викжеля образовать однородное социалистическое правительство.

От железнодорожников Московско-Курской железной дороги выступили два представителя — С. Двумянцева и Н. Александров. Они признали, что на дороге «большинство низших агентов стоят на стороне Советов, агенты более привилегированного положения стоят на стороне Комитета Спасения». В то же время выступление против большевиков будет иметь своим следствием усиление анархии в стране. Александров сказал: «Признается желательным, чтобы союз заведовал транспортом. С Министерством путей сообщения наша дорога никакой связи не имеет и в смысле управления ведомством из чисто хозяйственных соображений, нам кажется, что Викжель должен взять в свои руки управление ведомством Министерства путей сообщения». Он высказался против забастовки, так как главной задачей должна стать попытка ввести жизнь рабочих масс «в более правильное русло».

Представитель Московско-Казанской железной дороги Сухарев сообщил о поддержке позиции Викжеля. Делегатский съезд дороги заявил о непризнании власти, захваченной одной партией, и высказался за формирование однородного социалистического правительства, а также созыв в установленные сроки Учредительного собрания.

Мнения главных дорожных комитетов других железных дорог мало отличались от высказанных представителями Московского железнодорожного узла.

В принятой большинством головосов резолюции (32 «за» и 4 «против» при одном воздержавшемся) занятая Викжелем после вооруженного восстания в Петрограде позиция — нейтралитета и поиска возможностей для формирования однородного социалистического правительства — была одобрена. Эта задача, подчеркивалось, остается и на будущее. Вместе с тем в резолюции отмечено, что это правительство должно опираться на орган, объединяющий исполкомы Всероссийских Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, пополненный представителями Всероссийского совета профессиональных союзов, Викжеля, Всероссийского почтово-телеграфного союза, демократических организаций армии и флота и т. д. С этой целью Викжель мог войти в состав Центрального Исполнительного комитета Всероссийского Совета рабочих и солдатских депутатов «настоящего состава при условии вхождения туда прочих политических партий и демократических организаций». Целью вновь организуемой власти должен быть скорейший созыв Учредительного собрания.

По итогам совещания Малицкий разослал по линиям две телеграммы. В одной он передал принятому совещанием резолюцию, а во второй обвинил администрацию железных дорог и МПС в дезорганизации транспорта. Утверждалось, что все дороги брошены на произвол судьбы, что в интересах спасения страны кто-то должен взять в свои руки руководство транспортом и им «может быть лишь железнодорожный профсоюз». От имени совещания главных дорожных комитетов Малицкий потребовал удалить из администрации дорог и МПС «реакционные элементы», заменив их «лицами, демократически настроенными». При этом подчеркивалось, что уволенные без права обратного поступления на службу «не могут быть приняты ни в одно из учреждений МПС на жел. дор.». Викжель осудил забастовку служащих министерства. В телеграмме содержалось требование признания права Викжеля в случае крайней необходимости взять Управление МПС в свои руки впредь до разрешения настоящего политического кризиса». Главным дорожным комитетам рекомендовалось образовать по соглашению с администрацией, а «при отсутствии таковой» единолично, особые техническо-транспортные комитеты для регулирования движения на дорогах, особенно воинских эшелонов, перевозки продовольствия и топлива. Для объединения работы этих комитетов при Викжеле создавалась техническо-транспортная комиссия, «распоряжениям которой равносильны распоряжениям Управления жел. дор.».

В центре складывалась ситуация твоевластия: существовало старое министерство, 10 ноября народным комиссаром путей сообщения был назначен М. Т. Елизаров, значительным влиянием пользовался Викжель. На местах установилось многовластие.

Подготовила  
**Антонина ПИВНЕВА**

# ПЕНСИОННЫЙ ВОЗРАСТ УВЕЛИЧЕН НЕ БУДЕТ!

**Периодически в средствах массовой информации появляются публикации, развивающие дискуссии по поводу возможного увеличения пенсионного возраста. Так будет ли в России увеличен возраст выхода на пенсию? Комментарий управляющего ОПФР по Хабаровскому краю Ирины ЗВЕРЖЕЕВОЙ:**

— Хочу однозначно ответить на вопрос, чтобы успокоить людей. Общеустановленный пенсионный возраст увеличен не будет. Все знают, что председатель правительства РФ В. В. Путин не раз заявлял об этом. Пенсионный фонд Российской Федерации никогда не выступал с инициативой увеличения пенсионного возраста граждан России, не поддерживал и не поддерживает эту идею. Руководители ПФР неоднократно говорили, что в настоящее время планы повышения пенсионного возраста не рассматриваются. Все актуальные расчеты (оценка обя-

зательств по принимаемым решениям по действующим законам на долгосрочную перспективу 20—25 лет) и бюджетное проектирование по развитию пенсионной системы ведутся исходя из действующего общеустановленного пенсионного возраста: 55 лет для женщин, 60 — для мужчин.

Более того, экономической целесообразности поднимать пенсионный возраст нет, так как это не приведет к уменьшению расходов бюджета ПФР. Стоит учесть, что пенсия рассчитывается по формуле, в которой общая сумма пенсионного капитала делится на период ее получения (показатель Т). Следовательно, увеличение пенсионного возраста уменьшает показатель Т. Это приведет к росту размера пенсии. И в целом расходы на пенсионное обеспечение не сократятся.

А вот стимулы для более позднего выхода на пенсию в пенсионном

законодательстве заложены. Так, в будущем пенсия будет дифференцироваться в зависимости от величины страхового стажа. За «точку отсчета» принят норматив Международной организации труда — 30 лет страхового стажа для мужчин и 25 лет — для женщин. За год переработки сверх этого стажа размер фиксированной базовой составляющей страховой части пенсии будет увеличиваться на 6 процентов. За год «недоработки» уменьшаться на 3 процента. Расчет с прибавкой по такому принципу можно будет сделать только один раз при назначении пенсии. Поэтому если человек уже приобрел право на пенсию и имеет необходимый страховой стаж, но продолжает работать, ему будет выгодно на время его работы отложить назначение пенсии. Это правило начнет действовать с 2015 года, чтобы у людей была возможность детально разобраться во всех нюансах.

# НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ МАТЕРИНСКОГО КАПИТАЛА

**С 1 января 2010 года в соответствии с решением правительства Российской Федерации материнский (семейный) капитал для тех, кто им еще не воспользовался, проиндексирован на 10%. Теперь его размер вместо первоначальных 250 тысяч рублей составляет 343 тысячи 378 рублей 80 копеек, что являет собой существенную прибавку.**

На пресс-конференции управляющий Отделением пенсионного фонда РФ по Хабаровскому краю Ирина Звержева напомнила о трех основных направлениях, по которым семья, в которых вторым или последующим детям исполнилось три года, могут его использовать, начиная с 2010 года: улучшение жилищных условий, получение детьми образования и формирование накопительной части трудовой пенсии для женщин.

При этом если семья приняла решение оставить материнский капитал на формирование накопительной части трудовой пенсии владелице сертификата, в любой момент могут его поменять и направить деньги, например, на погашение жилищного кредита. Можно и вовсе разделить сумму капитала по двум или трем вышеперечисленным направлениям.

В связи с нестабильной экономической ситуацией 2009 года правительство РФ приняло оперативное решение о предоставлении единовременной выплаты 12 тысяч рублей из средств материнского капитала семьям, в которых второй или последующий ребенок родился в «кризисный» период с 1 октября по 31 декабря 2009 года. Причем полученные деньги семья может использовать на любые повседневные нужды, но заявление на получение материальной помощи необходимо успеть подать до 31 марта этого года. Для этого на руках необходимо иметь паспорт, сертификат на получение материнского капитала и справку из



банка с реквизитами своего счета, на который не позднее двух месяцев со дня подачи заявления поступят эти средства.

Что же касается остальных владельцев сертификатов, не вошедших в данную категорию, то они ничего не теряют, эти средства остаются при них, но использовать их они смогут лишь своевременно и по трем основным направлениям.

Также правительство РФ приняло новое решение о том, что с 1 января 2010 года семейный капитал может направляться на погашение займов, взятых ранее кредитов на приобретение или строительство жилья (рефинансируемых кредитов). Но оговаривается, что такая возможность есть только у тех семей, которые оформляли такой договор до возникновения права на материнский капитал, то есть, до рождения ребенка, за которого он положен.

Теперь мама ребенка (владелица сертификата) может распорядиться капиталом и для погашения ипотечного кредита, взятого супругом. Но при этом приобретенное жилье в обязательном порядке должно быть оформлено на всех совместно прожи-

вающих членов семьи (размер долей определяется по соглашению). Для этого, кроме остальных положенных документов, достаточно предъявить свидетельство о заключении брака.

Кроме всего прочего, с начала 2010 года у владельцев сертификатов появилась возможность использовать средства материнского капитала в счет уплаты цены договора купли-продажи с предусмотренной рассрочкой платежа по краевой программе «Молодая семья».

Также Ирина Гавриловна разъяснила, что свидетельство о государственной регистрации права собственности на жилье, приобретенное или построенное в кредит, необходимо предоставлять в территориальный орган ПФР только в том случае, если помещение уже является собственностью либо (в случае строительства) сдано в эксплуатацию.

В противном случае, когда помещение находится на стадии возведения, нужно предоставить договор участия в долевом строительстве либо разрешение на строительство индивидуального жилого дома.

Юлия ВОЛКОВА

# УДАЛОСЬ ВОССТАНОВИТЬ ГЕНОМ ДРЕВНЕГО ЧЕЛОВЕКА

**Ученым впервые удалось расшифровать геном древнего жителя Гренландии. Работа ученых появилась в журнале Nature.**

Ученые работали с образцом волос, найденным в Гренландии в 1980-х годах. До недавнего времени образец, возрастом около 4 тысяч лет, хранился в музее. Так как волосы имеют пористую структуру, биологи смогли полностью очистить их от загрязнения ДНК современных людей (фактически, все они находились на поверхности).

Биологи определили последовательность около 80 процентов генома. Генетический анализ показал, что 4 тысячи лет назад Гренландию населяли люди, являющиеся родственниками современных чукчей и коряков (эти народы живут в Сибири). Люди, обитающие в Гренландии и на севере Америки сейчас, не являются потомками ее древних жителей.

Новая работа поможет ученым восстановить пути миграции древних людей и узнать, как заселялась Земля. Помимо этих ценных выводов исследование важно тем, что оно показывает, насколько точными и чувствительными стали современные технологии работы с ДНК. Не исключено, что в будущем ученые смогут получить генетическую информацию из образцов, которые до сих пор считались «безнадежными».



Семейство чукчей. Рисунок Луиса Чориса (Louis Choris) 1816 г.

# ЧТО ЗАСТАВЛЯЕТ НАС ТРАТИТЬ ДЕНЬГИ

**Исследователи экспериментально доказали, что повреждение миндалевидного тела мозга освобождает человека от страха перед финансовыми трудностями. Миндалевидное тело управляет эмоциями и поведенческими реакциями. Оно является так называемым сдерживающим фактором, когда у человека появляется соблазн растратить деньги.**

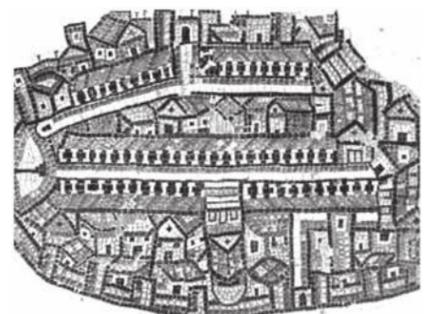
Работу миндалевидного тела также принято связывать с феноменом «неприятная потеря», который в экономической теории описывается, как нежелание человека рисковать даже в тех случаях, когда потенциальный выигрыш превосходит возможные затраты. Чтобы проверить эту гипотезу, ученые пригласили для участия в эксперименте двух женщин — 23 и 43 лет. У обеих волонтерок были повреждены миндалевидные тела вследствие редчайшей болезни Урбаха-Вите.

Женщинам и контрольной группе испытуемых, состоящей из 12 человек, было предложено сыграть в оригинальный вариант азартной игры. Всем участникам выдавали по 50 долларов, подбрасывали монетки и предлагали делать ставки на результат, постоянно меняя условия игры.

В ходе игры гипотеза ученых подтвердилась. Женщины с поврежденными структурами мозга часто рисковали и делали ставки даже в тех случаях, когда вероятные потери превосходили выигрыш. По словам участника исследования Ральфа Адольфса, миндалевидное тело делает людей более осторожными.

# В ИЕРУСАЛИМЕ РАСКОПАЛИ ДРЕВНЮЮ ГЛАВНУЮ УЛИЦУ

**Израильским археологам удалось обнаружить древнюю главную улицу Иерусалима. В сообщении Израильского управления древностей подчеркивается, что находка вновь подтвердила точность карты Иерусалима, выложенной мозаикой на полу знаменитой церкви в Мадабе (территория современной Иордании). Мадабская карта Святой земли датируется VI-VII веками.**



Полторы тысячи лет назад улица пролегла от западных ворот Иерусалима, бывших главным входом в город (в том месте, где ныне располагаются Яффские ворота, построенные турками в XVI веке), повторяя направление нынешней улицы Давида — центральной западно-восточной артерии Старого города. Фрагменты вымостки — плоские камни, некоторые из которых достигают в длину метра, — были обнаружены на глубине около 4,5 метра. Этот слой относится ориентировочно к V веку нашей эры, когда Святой землей владела Византийская империя.

Археологические раскопки близ Яффских ворот предприняты в связи с тем, что власти Иерусалима намерены провести комплексный ремонт дорог в этом районе.

Это далеко не первая археологическая находка, подтверждающая точность Мадабской карты — древнейшей карты Святой земли. Более того, археологи сделали несколько открытий, опираясь преимущественно на данные этой карты. Она была создана византийцами, для которых в VI-VII веках мозаика была главным видом изобразительного искусства. Карта выложена на полу Георгиевской церкви в Мадабе, иорданском городе близ границы с Израилем. Размеры карты — 8 на 16 метров.

Lenta.ru

## ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

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

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

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

Редактор — Антонина ПИВНЕВА

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