

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



10 марта 2010 г.
№ 5 (110)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ИСПЫТАНО КРИЗИСОМ

В условиях экономического кризиса руководство Дальневосточной железной дороги и дорпрофсоюз сделали немало для выполнения обязательств коллективного договора

Двадцать шестого февраля состоялась конференция работников Дальневосточной железной дороги, которая подвела итоги выполнения обязательств коллективного договора дороги в 2009 году. В работе конференции приняли участие и выступили вице-президент ОАО «РЖД» Александр Тишанин, главный технический инспектор Роспрофжела Юрий Меламед, начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко, председатель дорпрофсоюза Виталий Бабий.

С отчетами о работе руководства дороги и дорпрофсоюза по выполнению обязательств коллективного договора выступили заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Михаил Федорец и председатель дорпрофсоюза Виталий Бабий. На конференции было отмечено, что индивидуальный социальный пакет железнодорожника составил более 40 тыс. рублей, корпоративный — 18 тысяч. Объем социальных льгот неработающего пенсионера оценивается в 8 тыс. рублей. Общая сумма средств, израсходованных на мероприятия по улучшению условий и охраны труда с учетом всех источников финансирования, составила 468 млн рублей. Затраты на одного работника в среднем составили около 10 тыс. рублей. Приводились и другие цифры, показывающие выполнение принятых дорогой обязательств. Обеспечивая высокий уровень социальной ответственности, дорога направила более 5 млрд



рублей на исполнение обязательств коллективного договора.

Нужно отметить, что работники дороги как никогда почувствовали, что их благополучие напрямую связано с объемами выполняемой работы. Руководством дороги предпринимались меры по выполнению установленных компанией параметров. Несмотря на испытание кризисом, Дальневосточная железная дорога стала лауреатом Национальной общественной пре-

мии транспортной отрасли России «Золотая Колесница», присуждаемой руководителям и коллективам, достигшим социально-экономических целей, направленных на подъем экономики транспортной отрасли и страны в целом.

Не все так гладко

Отмечая успехи дороги, необходимо вместе с тем обратить внимание, что при выполнении приведенной работы с ростом на 5,8 процента к

отчету прошлого года и темпов роста производительности труда на 8,1 процента достаточно было высвободить 600 человек. Об этом рассказал в своем выступлении председатель дорпрофсоюза. Виталий Ильич отметил, что фактически в прошлом году численность на перевозках снижена почти на 1,4 тысячи человек, и только 530 человек — за счет применения режимов неполного рабочего времени.

Продолжение на 3-й стр.

ЛИШНИХ ЛЮДЕЙ НЕ БЫВАЕТ

Линия прямой связи с председателем профсоюза работает практически постоянно. Потому что абсолютное число обращений членов профсоюза проходит не только через рабочий стол Николая Никифорова, но и через его личное участие в решении наиболее сложных вопросов.

Вот и прямая линия 25 февраля началась задолго до объявленных 08:30. Началась с писем, которые пришли на адрес электронной почты ЦК Роспрофжела. На все поступившие обращения будут даны обстоятельные ответы. Ведь в письменной форме обратились сотрудники к своему профсоюзному лидеру далеко не случайно — не всякий вопрос изложишь в ходе телефонного разговора, время которого к тому же не то чтобы лимитировалось, но стоило экономить. Ведь каждому дозвонившемуся понятно, что он не один в стремлении задать свой вопрос. Поэтому большую часть времени, отведенного в плотном графике лидера Роспрофжела на диалог с рядовыми членами профсоюза, телефонной прямой линии был занят — сказать хотели многие и много. Тем не менее круг вопросов, волнующих работников отрасли, понятен.

В первую очередь звонивших интересовали планы ОАО «РЖД» по внедрению ССПП — системы социальной поддержки персонала. Профсоюз в этом вопросе свою позицию обозначил: система не может и не должна подменять собой коллективный договор, потому как представляет всего лишь механизм мотивации отдельных специалистов, тех, в которых компания может испытывать дополнительную потребность. Дозвонившийся с Куйбышевской дороги Эдуард Ворошилов был не одинок, беспокоясь, что локальный акт, содержание которого до сих пор туманно и привлекательно разве что для молодежи оплатой мобильной связи и Интернета, подменит собой договор.

Другой пласт проблем — реформирование отрасли, идущее не только в отрасли, но и по судьбам людей. Ныне подошла очередь Федеральной пассажирской дирекции, и большинство дозвонившихся обеспокоены своей дальнейшей судьбой: а будет ли Федеральная пассажирская компания к ним лояльна? Ведь сегодня, принимая предложение о переходе в ФПК, работники теряют право на получение выплат за преданность компании. Профсоюз настаивает, чтобы в

создаваемых структурах положения о вознаграждении работников были не хуже, чем в ОАО «РЖД».

Сегодня принципиально поставлен вопрос: прежний стаж работы должен быть учтен и в новых структурах. Ведь в противном случае получается, что работнику придется начинать все с чистого листа. А у многих, как, например, у Татьяны Пацыревой со Свердловской дороги, трудовая биография на магистрали началась в 1977 году. Если предложение профсоюза не будет учтено, то работница до самого выхода на пенсию так и не «дослужится» до вознаграждения. Хотя давно и честно его заслужила. Но сначала одна реформа отодвинула его получение, теперь очередная волна подоспела. И Татьяна Николаевна в своей обиде не одинока.

А еще больше работников ФПК пребывают в неведении, потому как процесс реорганизации разъяснительной кампанией сопровождается, мягко скажем, посредственно. Вручили работнику уведомление — и с плеч долой. А что означает бумажка, начинающаяся словами «Настоящим уведомляю вас...»? Ведь нюансов масса: при увольнении работник получит одни выплаты, при сохранении его рабочего места в новой

структуре разговор совсем иной...

Но порой проблема даже не в том, что с работником не поговорили. А в том, что отдельные ретивые руководители, не успев освоиться в начальственном кресле, начинают перегибать палку. О том, что хамство, грубость представителей работодателя порой оказываются решающими факторами в выборе работника, свидетельствует и опрос, проведенный на сайте ЦК и в социальной сети профсоюза. Людей не удерживают даже зарплата и относительная стабильность в условиях кризиса! На сети продолжают являться, о которых народная мудрость давно сложила поговорку: «Заставь дурака богу молиться...» И некоторые в своем рвении разбить лоб изрядно преуспели. Как, например, на Юго-Восточной дороге в службе локомотивного хозяйства где, мотивируя тем, что на существующий объем перевозок есть лишние люди среди машинистов, со всех решили брать расписку примерно следующего содержания: «...а ежели я нарушу регламент переговоров, то пусть меня постигнет суровая кара».

В том смысле, что обязуюсь немедленно уволиться.

Окончание на 2-й стр.

РОСПРОФЖЕЛ ПОЗВАЛ ЗА СТОЛ

Проекты приказов Минздравсоцразвития, регламентирующие выплату компенсаций и льгот работникам, занятым на вредных производствах, станут предметом обсуждения за «круглым столом» с участием профсоюзов, РСПП и специалистов министерства. Такого решения совещания Ассоциации профессиональных союзов транспортных отраслей и связи, в котором приняла участие директор департамента заработной платы, охраны труда и социального партнерства Минздравсоцразвития Наталья Жарова.

Поводом для совещания послужило обращение Роспрофжела и пяти профсоюзов, входящих в Ассоциацию профессиональных союзов транспортных отраслей и связи, в правительство РФ в связи с категорическим несогласием с проектами приказов, сопровождающих постановление правительства РФ от 20.10.2008 № 870. По мнению лидеров профсоюзов, если документы будут приняты в том виде, как предлагает Минздравсоцразвития, 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.

На совещании в ассоциации были обсуждены ключевые положения проектов приказов, регламентирующих выплату компенсаций и предоставление льгот работникам, занятым на вредных производствах. Профсоюзные лидеры в основном высказались за то, что существующая модель компенсаций и льгот для работников, связанных с вредными условиями, несмотря на то, что она формировалась в середине 70-х годов прошлого века, больше выражает интересы работников и стимулирует работодателя для устранения вредных условий на производстве, чем предложенная модель. На совещании было принято решение о проведении трехстороннего «круглого стола» с участием Минздравсоцразвития, профсоюзов, входящих в ФНПР, и Российского союза предпринимателей и промышленников.

В ближайшее время профсоюзы должны направить в адрес министерства свои расчеты и конкретные предложения по преодолению противоречий.

Информцентр Роспрофжела

РОСПРОФЖЕЛ НАСТОЯЛ НА СВОЕМ

По настоянию Роспрофжела внесены изменения в распоряжение ОАО «РЖД» № 1158 от 1 июня 2009 года «Об организации предсменного тестирования работников вагонного хозяйства», отменяющие положения, противоречащие Трудовому кодексу РФ.

В соответствии с распоряжением, осмотровики-ремонтники и осмотровики вагонов вынуждены были приходить на смену раньше, чтобы успеть пройти предсменное тестирование. Кроме того, в случае не сдачи теста два раза подряд работник не допускался к работе и отправлялся на внеочередную проверку знаний, а отстранение от работы по таким основаниям не предусмотрено Трудовым кодексом РФ.

В ОАО «РЖД» учли позицию профсоюза. Теперь соответствующий пункт распоряжения изложен в следующей редакции: «На всех ПТО в начале смены в рамках рабочего времени перед техническим обслуживанием поездов проводится проверка знаний осмотровиков-ремонтников вагонов, осмотровиков вагонов методом тестирования на промышленных рабочих станциях (при отсутствии ИРС тестирование можно проводить на компьютерах или на бумажном носителе)».

Из приложения к распоряжению исключено и предложение о недопуске работника к работе в случае не сдачи два раза подряд теста и о направлении его в связи с этим на внеочередную проверку знаний.

Поправка

В газете № 3-4 была допущена ошибка. В материале «Секрет эффективной работы с молодежью» в первом абзаце второй колонки следует читать: «Начальнику станции Максиму Черемисину...»

Приносим свои извинения Максиму Владимировичу.

ЛИШНИХ ЛЮДЕЙ НЕ БЫВАЕТ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Телеграмма с требованием усилить контроль за соблюдением регламента, пришедшая из ОАО «РЖД», уже на местном уровне была доведена до абсурда, не имеющего ничего общего с законом. И естественно, что машинистов такой «инструктаж» возмутил. Они не от ответственности бежать собрались, обращаясь за подмогой в профсоюз. Они против такого отношения начальников к подчиненным, которое ничего общего с общепринятыми нормами не имеет. Не из него ли растет правовой нигилизм, последствия которого искореняет правовая инспекция профсоюза, а компания выплатила своим работникам свыше 200 миллионов рублей, удержанных незаконно?

Андрей Беляев с Восточно-Сибирской дороги поддержал позицию профсоюза в вопросе выплат «за вредность»: «Правильно ставьте вопрос! Добивайтесь решения!» Но есть и другая позиция — не профсоюза, а его отдельных членов. Позиция умолчания. Это когда проблемы множатся как снежный ком, но об этом из страха перед непосредственным начальни-

ком или по какой иной причине никому не говорит. Именно поэтому более года в узловой больнице на станции Чернышевск Забайкальской дороги работники «жертвовали» по часу рабочего времени ежедневно — трудились, но без оплаты. В том числе и в дни отпусков без содержания. И только когда администрация потребовала еще поработать пару дней задаром, это стало достоянием гласности. Кстат. Проблемы оплаты труда, несмотря на меры, принимаемые правовой инспекцией труда профсоюза, а это десятки тысяч проверок, все равно стоят в повестке дня. И, значит, профсоюзу некогда почивать на лаврах из сумм, уже возвращенных работникам. Похоже, эти суммы еще не раз умножатся, прежде чем работодатель, ответив по закону, перестанет его нарушать.

Но были в ходе прямой линии и такие вопросы, ответить на которые оказалось невозможно. Впрочем, и не вопросы даже, крик души.

Виктор Петрович Николаев — бывший машинист, уже 16 лет на пенсии. А обида не отпускает: почему его былые заслуги, его труд и труд его

коллег государство оценило по низкой шкале. А в «Благосостояние» не попал и вовсе — позже образовался этот фонд. Не в тот год родился, в нагрузку выпало военное детство, и стаж пошел сизмальства — вечный трудовой фронт. И за все одно только спасибо?

Подобные настроения не у одного Виктора Петровича из старшего поколения. И не он один не хочет слушать, чего добился профсоюз для ветеранов, упиваясь обидой на весь белый свет. Да, за нынешним поколением должок, и немалый. Но и не в силах профсоюза решить проблемы, которые выходят за рамки его компетенции. Для Роспрофжела ветераны не были и не будут лишними людьми. Как и все остальные члены профсоюза. Но нерешенные проблемы — не повод копить обиды, к тому же не всегда обоснованные. Сегодня каждый на своем месте должен способствовать решению проблем: один вовремя подскажет о их наличии, другой — поделится опытом, а кто-то и, рукава засучив, возьмется за их решение.

Владимир МАРЮХА

СЕРДЦЕ, ОТКРЫТОЕ ЛЮДЯМ

Надежда Шилова — профсоюзный лидер со стажем. Еще в 1987 году возглавила цеховой комитет профсоюза домоуправления № 1 дистанции гражданских сооружений Тындинского отделения Байкало-Амурской железной дороги. В 2000 году избрана председателем профкома Тындинской дистанции гражданских сооружений. В 2003 году награждена знаком «За отличную работу в профсоюзе», в 2007-м — почетной грамотой Роспрофжела.

В 2005 году руководимая ею профсоюзная организация заняла третье место в смотре-конкурсе в честь 100-летия Роспрофжела, а в 2010-м удостоена поощрительной премии смотра-конкурса на лучшую первичную профсоюзную организацию Роспрофжела на Дальневосточной железной дороге, посвященного 105-летию Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей. И в этом большая заслуга председателя профкома.

«Никогда наш профсоюз нам не был грузом, молодежь вступает в профсоюзы...»

Наталья Захарчук, недавняя выпускница Дальневосточного государственного университета путей сообщения, устроилась на работу инженером в сметную группу дистанции гражданских сооружений Тындинского отделения дороги. Не прошло и недели, как она вступила в члены профсоюза.

— Уверена, что будете среди активистов нашей первичной организации, — отметила Надежда Александровна, вручая билет молодому члену профсоюза.

Говорить именно так у Шиловой были все основания. Она хорошо знает молодого специалиста, который во время учебы в вузе был стипендиатом предприятия.

Такие события, когда вновь поступившие на предприятие сразу же пишут заявления о приеме в профсоюз, исключительными не назовешь. Это, скорее, повседневность. Совсем



Председатель профкома Надежда Шилова

недолго проработав в дистанции, такой шаг сделал слесарь-сантехник Александр Лобыцин. Недавно членский билет был торжественно вручен инженеру по договорам Екатерине Федоровой.

Резонен вопрос — что же побуждает молодых людей брать бумагу и писать заявление о приеме в общественную организацию? Его я и задал профсоюзному лидеру. Свой рассказ Надежда Александровна начала с освещения тех задач, которые стоят перед коллективом дистанции.

— Представьте себе коллектив, занимающийся эксплуатацией служебно-технических зданий, жилых и коммунальных сооружений на территории Амурской области и Республики Саха (Якутия), — рассказывает Надежда Александровна. — Общая обслуживаемая площадь составляет почти полмиллиона квадратных метров. Это 26 вокзалов, 89 платформ, 58 постов ЗЦ, две бани, шесть домов отдыха локомотивных бригад, здание Дома связи, два объекта вспомогательного хозяйства.

Общая площадь жилого фонда — 36 200 квадратных метров. Все это хозяйство находится в населенных пунктах, раскинувшихся на протяжении 1665 км. Главная функция коллектива дистанции — техническое обслуживание зданий и сооружений, принятие своевременных мер по предупреждению их преждевременного износа. Ее выполняют работники дистанции, в состав которой входят и обособленные участки: общестроительных, сантехнических и электротехнических работ, по обслуживанию жилищно-коммунального фонда и детского общежития в Тынде; девять так называемых смотрительских участков; собственная база. Понятно, что и коллективу предприятия, и его руководству справиться с таким объемом работ крайне не просто. На помощь им приходит профсоюзная организация, обеспечивая заботу о самых насущных проблемах людей труда.

Надежное плечо профкома

Надежда Александровна вспоминает о первых годах руководства профкомом, которые пришлось на время передачи обслуживаемого фонда в муниципальную собственность. Процедура сопровождалась большим сокращением работников дистанции. Профком настаивал и категорически проводил в жизнь линию индивидуального подхода к людям, вынужденным кардинально менять дальнейшую трудовую биографию. Тем, у кого стаж работы в дистанции был небольшой, давали возможность уйти по сокращению. Те же, кому до пенсии оставалось совсем немного, могли рассчитывать на то, что им будет

предоставлена возможность уйти на заслуженный отдых именно из Тындинской дистанции гражданских сооружений. Тогда профсоюз твердо зарекомендовал себя защитником прав и интересов простых людей. Эта линия сохраняется и сейчас.

— Возьмем, к примеру, контроль за безопасными условиями труда на производстве, — продолжает Н. А. Шилова. — Здесь трудно переоценить ту роль, что играют уполномоченные по охране труда. В дистанции избраны и работают 17 уполномоченных. На своих участках они принимают участие в трехступенчатом контроле. В ходе его своевременно выявляются нарушения техники безопасности, сведения о которых фиксируются в актах, пос-

Как тут не сказать добрые слова в адрес уполномоченного, стояра участка № 2 Н. А. Миколокя! Он постоянно держит в поле зрения состояние бытовых помещений, рабочего инструмента и спецодежды, своевременность обеспечения спецпитанием.

Бригадир участка № 7 Е. А. Якименко выявила за год 58 нарушений. В их числе отсутствие света в помещении, неисправность электроинструмента, засор канализации и т. д. Меры по выполнению высказанных уполномоченными замечаний принимаются в течение 1-2 дней. 44 нарушения вскрыты уполномоченным по охране труда общежития-интерната Е. В. Юдаевой. И так же своевременно устранены. Гостиница «Орбита» обеспечена всеми сред-



Бытовое помещение участка «Тында—Штурм»

тупающих в профсоюзный комитет. Ведь кому, как ни уполномоченным лицам, быть первыми помощниками мастеру на рабочих местах. Потому что именно они видят нарушителей правил охраны труда. Предотвратить несчастный случай можно, а его последствия — уже никак. Хорошая работа уполномоченных профсоюза позволила не допустить в 2009 году производственного травматизма в дистанции.

твами пожаротушения, в том числе огнетушителями и песком, а рабочие участки на станциях Лопча, Дипкун, и Юктали, участка Тында—Штурм — спецодеждой и спецпитанием. Многие для наведения порядка сделали и уполномоченные О. Е. Воробей, Е. Ф. Мигуцкая, В. В. Лютиков, Г. А. Шмидт, А. А. Карп, Л. А. Яицкая, чья работа за 2009 год была признана положительной.

Окончание на 7-й стр.

ИСПЫТАНО КРИЗИСОМ

Продолжение. Начало на 1-й стр.

В то же время допущено более 332 тысяч часов сверхурочной работы, что равнозначно содержанию 170 человек.

Сверхурочные часы работы по сравнению с 2008 годом в целом по дороге снижены более чем на 13 процентов, со снижением сработали все отделения дороги, кроме Комсомольского, которое допустило рост. При этом в локомотивное депо Комсомольск были командированы 100 человек локомотивных бригад из других депо дороги.

Только по проверкам технической инспекции выявлены 475 человек, отработавших свыше 120 часов, и 86 человек, имеющих свыше 240 часов.

Чтобы избежать аналогичной картины в текущем году, необходимо проанализировать все недостатки регулирования работы бригад в предыдущем.

Оплата труда

Очень важным фактором для работников остается уровень среднемесячной заработной платы. По итогам 2009 года он составил в эксплуатации 33,7 тыс. рублей и возрос к аналогичному периоду прошлого года на 11,6 процента (в целом по сети увеличение заработной платы обеспечено на 12,9%). За прошедший год рост потребительских цен составил 11,7 процента, т. е. рост реальной заработной платы на перевозках

жащих и специалистов. В нынешнем году необходимо просчитывать варианты возврата к тем системам премирования, или хотя бы к их размеру, которые действовали на предприятиях дороги до перехода на их сниженный уровень.

С целью содействия руководству в оптимизации эксплуатационных расходов в 2009 году был объявлен конкурс Роспрофжела среди членов Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на лучшее предложение по снижению расходов и повышению доходности организаций железнодорожного транспорта общего пользования. Члены профсоюза — работники Дальневосточной железной дороги, других филиалов компании, расположенных в границах дороги, также участвовали в конкурсе, подав 27 предложений с экономическим эффектом 10,3 млн рублей. Одно предложение завоевало призовое третье место в Роспрофжеле, поощрительными дипломами отмечены были два предложения. Восемь предложений отмечены дорпрофсоюзом.

О законных интересах

Своя «оптимизация» расходов наблюдалась со стороны отдельных руководителей, когда под этим флагом нарушались права работников. За защитой своих прав в дорпрофсоюз и его филиалы обратились 4,2 тысячи человек, в том числе по личному приему — с



положения в этом вопросе, так как в 2008 году было отменено 131 взыскание. Наиболее «отличились» такие структурные подразделения как ТЧР Сибирцево (отменены 35 взысканий) и ДС Гродеково (28 взысканий). Представителям работодателя вынесены 120 представлений об устранении нарушений законодательства.

За 2009 год по требованию правовой инспекции профсоюза взыскано в пользу работников дороги 2 млн 63 тыс. 302 рубля недоплаченных или незаконно удержанных сумм из заработной платы.

Охрана труда

Несмотря на то, что в прошедшем году удалось добиться положительной динамики в снижении общего числа несчастных случаев на производстве с 25 до 22, положение с безопасностью труда работников нельзя считать удовлетворительным. Допущенные случаи травматизма в 2009 году, произошедший групповой несчастный случай с работниками Юкталинской дистанции пути в январе прошедшего года, а также выявляемые при проверках в ходе общественного контроля многочисленные нарушения в вопросах охраны труда это подтверждают.

В 2009 году технической инспекцией труда с целью профилактики производственного травматизма были проведены 276 проверок, из них 69 проверок выполнения мероприятий по охране труда, предусмотренных коллективным договором. Всего выявлены 2798 нарушений охраны труда, предъявлены 65 требований о приостановке работ в случаях непосредственной угрозы жизни и здоровью работников (в том числе на 60 станках, оборудовании и транспортных средствах и на 5 производственных участках), руководителям выданы 193 представления об устранении нарушений требований нормативных актов по охране труда.

Технические инспекторы приняли участие в расследовании 11 несчастных случаев на производстве (групповых, тяжелых и со смертельным исходом), рассмотрели 27 личных обращений, заявлений и жалоб членов профсоюза, связанных с нарушением их прав в области охраны труда. При этом разрешено в пользу работников 21 обращение. Проведены 35 занятий по темам требований охраны труда с различными категориями работников. Вопросы обеспечения безопасности труда, улучшения условий и охраны труда, возникшие в ходе проверок, неоднократно рассматривались на президиумах дорпрофсоюза и его филиалов.

В прошедшем году улучшены условия труда работников на 3219 рабочих местах с количеством работников на них 10 438 человек. Проведена большая работа по приведению служебно-бытовых помещений в соответствие санитарно-гигиеническим требованиям. Вместе с тем обеспеченность по дороге гардеробными шкафами составляет 92 процента, душевыми — 81 процент, умывальными — 97 процентов.

На дороге работают 2656 уполномоченных по охране труда, их работу возглавляют 157 совместных комитетов (комиссий) по охране труда, сформированных на паритетной основе. Ими проведено как лично, так и в составе комиссий более 13 тысяч проверок, выявлено более 59 тысяч замечаний и нарушений по охране труда. Три лучших уполномоченных по охране труда были удостоены звания лауреатов премии ОАО РЖД «Лучшему уполномоченному по охране труда».

Вместе с тем в работе уполномоченных есть много недостатков и формализма, их деятельность в решении вопросов улучшения условий труда необходимо совершенствовать.

Безопасность движения поездов

В соответствии с Положением об общественном контроле за обеспечением безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте на дороге работают 2642 общественных инспектора по безопасности движения поездов, их работу возглавляет 161 совет. Общественными инспекторами проведено более 39 тысяч проверок, выявлено более 92 тысяч нарушений и более 26 тысяч нарушений предотвращено. За прошедший год приказами начальника дороги, отделений, а также руководства компании поощрены 411 общественных инспекторов, лучшим за счет профсоюза были выделены 4 бесплатные путевки на санаторно-курортное оздоровление в Сочи. Руководством дороги с участием дорпрофсоюза были проведены слеты-совещания общественных инспекторов по безопасности движения поездов.

В течение 2009 года силами дорожного комитета профсоюза, его филиалов организовано обучение более 300 профсоюзных работников (освобожденных и не освобожденных председателей профсоюзных комитетов предприятий, штатных работников филиалов дорпрофсоюза) с обязательным включением в планы обучения вопросов, связанных с безаварийной работой желез-

нодорожного транспорта. В газете «Профсоюзная жизнь» в рубрике «Безопасность» освещалась работа, проводимая лучшими советами общественных инспекторов по безопасности движения и лучшими общественными инспекторами.

Обеспечение бытовым топливом

В качестве положительного момента можно отметить, что руководство дороги поддержало решение президиума дорпрофсоюза и обратилось в ОАО «РЖД» по вопросу обеспечения бытовым топливом пенсионеров, проживающих в неблагоустроенном фонде, не принадлежащем ОАО «РЖД», учитывая, что эти ветераны за долгие годы работы не смогли получить благоустроенные квартиры и проживают в ветхом фонде. ОАО «РЖД» приняло положительное решение, выделило в качестве благотворительной помощи 1,5 млн рублей, 219 ветеранов дороги уже имеют возможность получить уголь на льготных условиях со складов топлива ОАО «РЖД».

Однако нерешенной остается проблема с устранением неудобств, связанных с тем, что пенсионер, часто имеющий не лучшее состояние здоровья и преклонный возраст, проживающий на линии и получающий уголь со склада топлива, к примеру, на ст. Партизанск, должен сначала съездить в центр города, где находится касса Сбербанка, оплатить, вернуться на вокзал с квитанцией, и только после этого он имеет право получить уголь. Эту проблему тоже можно решить только на уровне ОАО «РЖД», так как Росжелдорнабом подписан централизованный договор о приеме платежей при реализации бытового топлива со складов ДМТО только с ОАО «Сбербанк России».

Негосударственное пенсионное обеспечение

Мотивацию трудовых коллективов к повышению производительности труда и закреплению кадров на производстве обеспечивает система негосударственного пенсионного обеспечения. Для обеспечения гарантий получения в дополнение к обычным пенсиям еще и негосударственных дорожных было израсходовано в 2009 году свыше 1,1 млрд рублей. По состоянию на 1 января 2010 года по дороге назначены корпоративные пенсии 10 тысячам пенсионерам, непосредственно за 2009 год получателями пенсий стали 1079 человек. Средний размер начисленной корпоративной пенсии на дороге в 2009 году составил 5058 рублей.

Медицинская помощь

Работники дороги, члены их семей и неработающие ветераны получают медицинскую помощь в объеме программ обязательного и добровольного медицинского страхования на базе 18 лечебно-профилактических учреждений и в том числе 9 стационаров (объединенных с поликлиниками) общей мощностью 1157 коек, 8 поликлиник и одной амбулатории. Медицинское обеспечение безопасности движения финансируется дорогой в рамках ведомственного заказа. Дорогостоящие виды медицинской помощи, не входящие в программы ОМС и ДМС, финансируются за счет прибыли.

Окончание на 4-й стр.



дорогой не обеспечен. В целом по сети рост реальной заработной платы составил 1,1 процента. Наименьшими темпами определен рост заработной платы у слесарей по ремонту локомотивов (6,9%), локомотивных бригад пригородного сообщения (8,1%), электромонтеров контактной сети (8,7%).

Оплата труда остается сегодня в списке острых проблем, еще более актуальным вопросом является премия. На протяжении первого полугодия 2009 года по отдельным предприятиям к премии применялись понижающие коэффициенты. Как отметил в своем отчете председатель дорпрофсоюза, руководству и профсоюзам необходимо было принимать решение: брать отпуска без сохранения заработной платы, чтобы выплатить премию, или отказаться от премирования. И только улучшившаяся ситуация с выполнением объемов позволила в августе и сентябре вернуть «зарезервированные» суммы, в четвертом квартале применить повышающие коэффициенты к премии.

Наибольшими темпами снизилась премия в заработной плате у слу-

3,7 тысячи.

На предотвращение нарушений была нацелена и деятельность правовой инспекции труда дорожной объединенной первичной профсоюзной организации. За 2009 год правовой инспекцией рассмотрено 281 обращение членов профсоюза дороги, даны 2398 юридических консультаций, проведены 177 проверок структурных подразделений дороги.

Основными нарушениями в 2009 году явились незаконные действия работодателя при привлечении к материальной ответственности, необоснованное лишение премиальных вознаграждений, нарушение порядка и сроков привлечения к дисциплинарной ответственности, не предоставление ежегодных оплачиваемых отпусков в течение двух и более лет подряд (ст. 122 ТК РФ), не ознакомление работников с приказами и другими локальными нормативными актами и т. д.

Говоря о защите законных интересов членов профсоюза, Виталий Бабий отметил, что правовыми инспекторами отменены 142 незаконно наложенных дисциплинарных взыскания, что говорит об ухудшении

ИСПЫТАНО КРИЗИСОМ

Окончание.
Начало на 1-й и 3-й стр.

В целях обеспечения устойчивого финансирования лечебно-профилактических учреждений была продолжена работа с территориальными фондами обязательного медицинского страхования. В 2009 году в ЛПУ получено денежных средств от фондов ОМС в сумме 440,3 млн рублей, что на 40 млн больше, чем за тот же период 2008 года.

Комплекс медицинских мероприятий, направленных на охрану и восстановление здоровья работников, продление их трудоспособности и профессионального долголетия, реализуется путем проведения обязательных периодических медицинских осмотров. Уровень заболеваемости работников ОАО «РЖД» превысил уровень 2008 года на 3,5 процента.

Физическая культура

В этой связи как никогда важно уделять внимание массовой физической культуре, способствовать здоровому образу жизни работающих. И при этом на Дальневосточной железной дороге не выполняются обязательства пункта 4.4.15 дорожного коллективного договора, предусматривающего развитие и финансовую поддержку физической культуры и спорта.

При обязательствах коллективного

молодежи и 35-летию БАМа. Главным инициатором и организатором акции стал Роспрофжел, соорганизатором — РФСО «Локомотив» при поддержке ОАО «РЖД». Региональный этап игр прошел как массовое, прекрасно организованное совместными усилиями мероприятие, в котором участвовали 7 команд по 40 человек в каждой и многочисленные зрители.

Оздоровление

Обязательства коллективного договора по организации отдыха и оздоровления работников и пенсионеров выполнены: 3970 работников дороги отдохнули и прошли курс лечения в санаториях-профилакториях, базах отдыха Дирекции социальной сферы и в здравницах Дирекции медико-технического и фармацевтического обеспечения, 1831 работник прошел курс реабилитации. Всего на эти цели израсходовано 83,1 млн рублей.

Для неработающих пенсионеров приобретены 797 путевок на сумму 21,4 млн рублей в санатории-профилактории дороги. Кроме того, в сентябре-октябре был организован отдых 291 пенсионера в оздоровительных лагерях Дирекции социальной сферы. Для организации отдыха членов профсоюза приобретены 215 семейных путевок на базу отдыха «Морской берег». За счет профсоюзного бюджета на эти цели израсходовано 7,5 млн рублей.



почти 30 млн рублей. В дополнение к установленному законодательством Российской Федерации перечню гарантий, бесплатных услуг и пособий на погребение семьям умерших работников и неработающих пенсионеров оказана материальная помощь в размере 8 млн рублей и приняты расходы в сумме 0,6 млн на организацию похорон.

Прочие гарантии

С начала года по дополнительным льготам единовременное пособие при рождении ребенка получили 1402 родителя, 787 женщин, находящихся в отпуске по уходу за ребенком до трех лет, получают ежемесячное пособие. Получателей данных льгот год от года не становится меньше, и важным фактором для работников — родителей является возможность пользоваться услугами ведомственных детских садов.

На дороге двадцать два детских дошкольных образовательных учреждения на 3088 мест. 390 заявлений работников на предоставление мест для детей, в том числе 168 детей старше трехлетнего возраста, не были удовлетворены. Стоило бы взять пример у муниципальных образований, которые в связи с увеличением рождаемости возобновляют работу закрытых детских садов.

За 2009 год дворцами и домами культуры железнодорожников проведены 2753 культурно-массовых мероприятия с общим количеством посетивших — 445 тысяч человек, 64 процента из которых — железнодорожники. В ДКЖ по состоянию на 1 января 2010 года действуют 159 клубных формирований, в которых занимаются практически 3 тысячи человек, из них 1,9 тысячи — железнодорожники и члены их семей. По итогам фестиваля-конкурса самодеятельного искусства «РЖД» зажигает звезды» команда Дальневосточной железной дороги заняла почетное третье место и награждена дипломом президента ОАО «РЖД».

На оказание ежемесячной материальной помощи бывшим работникам дороги, не получающим негосударственной пенсии, в фонд «Почет» дорогой перечислено почти 80 млн рублей. Неработающие пенсионеры получают медицинскую помощь в пределах обязательного медицинского страхования в НУЗах ОАО «РЖД». Всего за 2009 год стационарную помощь получили 4332 пенсионера. Кроме того, 226 пенсионерам проведено дорогостоящее лечение

на сумму 14,8 млн рублей: эндопротезирование суставов, дистанционное дробление камней и прочее.

За 2009 год в целях максимального приближения и доступности высококвалифицированной и специализированной помощи ветеранам и одиноким пенсионерам были организованы 12 выездов диагностического центра «Терапевт Матвей Мудров». Поезд работал на 97 станциях Дальневосточной железной дороги, получили квалифицированную медицинскую помощь 6,4 тысячи человек.

За 2009 год 25 бывшим работникам дороги присуждено звание «Почетный ветеран Дальневосточной железной дороги». К сожалению, в связи с финансовыми возможностями на 2010 год принято решение на этом количестве квот ограничиться.

Профсоюзная забота

Кроме перечня гарантированных обязательств дорпрофсоюз осуществлял страхование членов профсоюза в быту. За прошедший год произведено 899 выплат на сумму 1 млн 351 тыс. рублей через страховую компанию ЖАСО, по договору с ДальЖАСО осуществлены 754 выплаты на сумму 1 млн 137 тыс. рублей.

Продолжал свою работу Фонд взаимопомощи железнодорожникам и транспортным строителям, созданный при дорожной объединенной первичной профсоюзной организации в 2004 году. За 2009 год в число пайщиков дополнительно вступили 400 человек, их численность на 1 января этого года составляет 1,7 тысячи человек. За год выдано кредитов на сумму 47 млн рублей. Благодаря активной деятельности профсоюзного актива на местах многим железнодорожникам была оказана материальная поддержка.

Через кооператив на льготных условиях можно проавансировать отдых членов профсоюза при приобретении ими путевок через туристическую фирму дорпрофсоюза «Радуга». В 2009 году 870 человек воспользовались услугами этой турфирмы и отдохнули как в России, так и за рубежом. Уже в январе 2010 года 78 детей железнодорожников — членов профсоюза приняли участие в экскурсионной поездке во Владивосток, организованной дорпрофсоюзом совместно с туристической фирмой «Радуга» на средства ОАО «РЖД» и Роспрофжела. И дети, и сопровождающие получили большое удовольствие от новогодних каникул и высказали пожелание и в дальнейшем организовывать такие программы. Кроме того, 32 ребенка отдохнули во время зимних каникул в Южной Корее.

Отметив заботу, проявляемую и руководством, и дорпрофсоюзом для выполнения обязательств колдоговора, Виталий Бабий сказал, что, к сожалению, в 2009 году 21 работник дороги совершил прогул, 18 человек появились на рабочем месте в состоянии алкогольного опьянения, отстранены от рейса по признакам употребления алкоголя и наркотических веществ 89 членов

локомотивных бригад и водителей ССПС, задержаны за хищения имущества 25 человек.

Наиболее слабо ведется работа по укреплению трудовой дисциплины на предприятиях локомотивного хозяйства, хозяйства перевозок и пути. Ответственность за низкую дисциплину должны взять на себя и профсоюзные комитеты. И основную работу в 2010 году профсоюзный комитет каждого предприятия должен сосредоточить на создании нормального психологического климата в коллективах, способствующего искоренению нарушений.

Председателям профсоюзных органов поручено продолжать осуществление ежемесячного мониторинга среднемесячной заработной платы работающих, контролировать социально-экономическую ситуацию на предприятиях, способствовать выполнению отраслевого соглашения и коллективных договоров ОАО «РЖД» и Дальневосточной железной дороги.

Вопрос оперативного и бесперебойного снабжения запасными частями работников вагонного хозяйства поднял председатель филиала дорпрофсоюза на Хабаровском отделении дороги Евгений Сандаков. Существующее сегодня на ст. Хабаровск-2 положение дел влияет не только на увеличение времени по обработке составов, но и на обеспечение безопасности движения поездов.

Главный ревизор дороги по безопасности движения поездов Павел Демин отметил, что, несмотря на положительную динамику в работе железной дороги и устойчивое снижение количества случаев нарушений безопасности движения, успокаиваться рано. Об этом свидетельствуют случаи грубых нарушений, допущенные отдельными коллективами.

Машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 Геннадий Жилицкий поднял проблему прохождения углубленного медицинского обследования машинистов, работающих без помощников в вывозном движении. Затраты времени на прохождение комиссии достигают четырех дней.

Он так же заострил внимание еще на одной проблеме: не все делается для подготовки и обучения слесарей по устранению неисправностей, особенно в системе электроуправления.

Кроме того в выступлениях делегатов поднимались вопросы уставших средств связи, автотранспорта, прочие.

Выступивший на конференции главный технический инспектор труда Роспрофжела Юрий Меломед рассказал о действиях профсоюза в период работы коллективов в условиях неполного рабочего времени, отметив при этом, что Дальневосточная железная дорога перешла на полный режим одной из первых на сети. Работа руководства дороги и дорпрофсоюза по выполнению обязательств коллективного договора признана удовлетворительной, условия колдоговора в основном выполнены за исключением обеспечения финансовой поддержки массовой физической культуры и спорта в установленном нормативе.

На конференции были вручены награды ОАО «РЖД» наиболее отличившимся железнодорожникам.

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора



договора об общем объеме денежных средств, направляемых на частичную компенсацию затрат работников на занятия физической культурой в платных секциях и группах, проведение спартакиад и первенств по наиболее массовым видам спорта в размере 500 рублей на одного работника, дороге выделено финансирование на мероприятия спорта в размере 6,777 млн рублей, что составило 142 рубля на одного работника. Все средства расходовались на проведение спортивных мероприятий, средства на частичную денежную компенсацию затрат работников на занятия физической культурой в платных секциях и группах не выделялись. Следует отметить, что в 2008 году по этой статье дороге было выделено 17,86 млн рублей.

Затраты профсоюзных средств (за счет целевых поступлений хозяйственника по обязательствам коллективного договора на социально-культурные и спортивные мероприятия) на спортивные мероприятия и приобретение абонементов составили около 4 млн рублей. 11 июля 2009 года на стадионе «Локомотив» ст. Хабаровск-2 состоялась VII региональный этап Молодежных игр, посвященных Году

Большая работа проведена и администрацией, и профсоюзными комитетами по организации летней детской оздоровительной кампании. В загородных оздоровительных лагерях и санаториях-профилакториях дороги оздоровлены почти 5 тысяч детей. Проведены работы по подготовке оздоровительных лагерей к летнему сезону. Однако следует отметить, что планируемые объемы капитального ремонта лагерей из года в год уменьшаются. Дорпрофсоюзом организован отдых 114 детей на базе отдыха «Морской берег». Все дети железнодорожников были застрахованы от несчастных случаев на время оздоровительной кампании за счет средств дорпрофсоюза.

Более 500 школьников из хабаровских школ и линейных школ-интернатов Комсомольска-на-Амуре, Облучья, Усурийска и Смольяниново прошли курс обучения и практику на малой железной дороге, где в течение лета для детей организуются познавательные экскурсии по железнодорожным предприятиям, досуговые мероприятия.

На оказание материальной помощи при уходе в отпуск рабочим и служащим с 1 по 4 разряды направлено

ВЗАИМНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА В ОСНОВНОМ ВЫПОЛНЕНЫ

Так оценили работу руководства и филиала дорпрофсожа работники Хабаровского отделения дороги

Состоялась конференция работников Хабаровского отделения дороги, на которой были подведены итоги выполнения коллективного договора в 2009 году. В ее работе приняли участие и выступили начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко, заместитель председателя дорпрофсожа Виктор Шведов, и. о. начальника Хабаровского отделения Александр Караев. С отчетами выступили главный инженер отделения Игорь Лупежов и председатель филиала дорпрофсожа Евгений Сандаков.

В выступлениях было отмечено, что для стабилизации работы отделения дороги в условиях кризиса была разработана и успешно реализована антикризисная программа, которая позволила за 2009 год сэкономить 854 млн 757 тыс. рублей. Производительность труда выполнена на 102,5 процента к плану и на 110,2 процента к отчету прошлого года.

Несмотря на сложную финансовую обстановку, руководство отделения дороги и филиала дорпрофсожа предпринимали все меры по реализации взаимных обязательств коллективного договора, направленные на усиление ответственности за результаты производственно-экономической деятельности, обеспечения уровня социальной защиты работников, членов их семей и неработающих пенсионеров.

Во избежание массовых сокращений и для сохранения кадрового потенциала на отделении применялся режим неполного рабочего времени, что позволило условно высвободить около 107 человек. В среднем ежемесячно в таком режиме работали 5820 человек. И около 7 тысяч работни-

ков воспользовались отпусками без сохранения заработной платы.

На реализацию обязательств коллективного договора в 2009 году на Хабаровском отделении дороги израсходовано 706 млн 287 тыс. рублей. При этом стоимость социального пакета на каждого работника составила 36,4 и для неработающих пенсионеров 6,4 тысячи рублей.

В своих выступлениях делегаты конференции говорили не только об успехах в выполнении колдоговорных обязательств, но и о том, чего не хватает для их выполнения. Так, например, осмотрщик-ремонтник эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 Александр Ефимов вновь озвучил проблему, ставшую уже притчей во языцех, — об аварийном состоянии зданий пунктов обогрева в парках А и О. В ответ на это выступление из зала поднялся начальник Хабаровской дистанции гражданских сооружений Сергей Агаджанов и заявил, что в НГЧ давно уже имеется домик контейнерного типа для парка О, проблема — в доставке, чем вызвал справедливое недовольство начальника дороги Михаила Заиченко, который отметил, что за такие растянутые сроки контейнер можно было «доставить пешком».

Машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Облучье Сергей Корень рассказал о том, что раньше локомотивным бригадам, отправляющимся в командировку в Хабаровск, места бронировались. Сейчас такого нет, а мест часто не хватает. И бригадам приходится порой добираться до места в кабине локомотива. Как решение проблемы он попросил предоставлять бригадам прицепной вагон к поезду 326.

Кроме того, он посетовал, что недавно сданный в эксплуатацию прекрасный дом отдыха локомотивных бригад не имеет кабинета лечебной физкультуры. Сергей Анатольевич обратился к президиуму с просьбой, чтобы был решен вопрос о выделении средств на строительство своего стадиона или спортивного комплекса.

— Здоровый образ жизни — залог нашей безаварийной работы, — так закончил он свое выступление.

Председатель совета ветеранов на Хабаровском отделении дороги Анатолий Степанец с горечью отметил, что в прошлом году уровень защиты ветеранов дороги снизился, сократились средства, выделяемые на пенсионеров. Девяноста ветеранам не хватило средств на протезирование. Не подписывались заявления на финансовую помощь остро нуждающимся пенсионерам — только на оказание помощи в ритуальных услугах.

Потом, в конце конференции, начальник дороги заметил по этому поводу, что пошел бы на некоторые отступления от колдоговора в сторону увеличения размера помощи. Только пока не знает, где взять на это средства.

Плотник Хабаровской дистанции гражданских сооружений Александр Плотников заметил, что в первом полугодии 2009 года на предприятии было занижено финансирование на обеспечение молоком работников за работу во вредных условиях.

Оператор путеизмерительной тележки пятой Хабаровской дистанции пути Андрей Каплунков обратился от своего предприятия с просьбой ввода в штат сигнальщиков для ограждения путеизмерительных тележек.

По его словам, на данный момент их недостаточно, приходится переводом приглашать монтеров пути с околотов.

Начальник Бикинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Алексей Медяников, как и один из предыдущих выступающих, поднял проблему командировок.

— Для поездок в командировки нам предоставляют билеты формы 3, в плацкартном вагоне, — сказал Алексей Викторович. — Но бывает, что поездов с плацкартом нет. Нашим работникам приходится доплачивать из своего кармана за купе, чтобы вовремя добраться до места. Это достаточно накладно. Хотелось бы обратиться к руководству и представителям профсоюза, чтобы они посодействовали в том, чтобы форму билетов для нас поменяли на форму 3К.

На конференции выступили заместитель председателя дорпрофсожа Виктор Шведов. Охарактеризовав положительные стороны деятельности коллектива отделения, Виктор Владимирович остановился на проблемах, которые мешают полноценной деятельности коллектива.

— Хочется отметить, — заявил Виктор Владимирович, — что по общим показателям отделение вошло в этот год с неплохими результатами производительности труда. Приятно и то, что улучшилась ситуация с количеством производственного травматизма. Но при этом, к сожалению, не удалось избежать сверхурочных часов работы. Не улучшилась ситуация с трудовой дисциплиной. Были зафиксированы случаи хищения в локомотивном хозяйстве, на некоторых предприятиях отделения отмечались

не выходы сотрудников на работу, а также появление в нетрезвом виде. Именно эти недостатки в работе и должны быть под постоянным вниманием профсоюза, который является социальным партнером руководства.

Как отмечено в принятом на конференции постановлении, на ряде предприятий допускались случаи нарушений режима труда и отдыха, трудовой и технологической дисциплины, правил и норм охраны труда и трудового законодательства, не в полной мере обеспечивалась безопасность движения поездов.

Конференция работников Хабаровского отделения рекомендовала руководителям и профсоюзным органам всех уровней в 2010 году принимать все меры организационного и технологического направленного для обеспечения финансовой стабильности, создания устойчивой базы для дальнейшего развития как Хабаровского отделения, так и дороги в целом, сохраняя при этом существующий контингент и его социальные гарантии. Принято решение поддержать решение колдоговорной конференции дороги о направлении обращения в ОАО «РЖД» и Роспрофжел о целесообразности продления на 2011 год и последующий трехлетний период действующего коллективного договора ОАО «РЖД» с сохранением его структуры и полного пакета социальных гарантий для работников и неработающих пенсионеров.

Работа администрации отделения дороги и филиала дорпрофсожа по выполнению коллективного договора признана удовлетворительной, позиции договора за 2009 год в основном выполненными.

Юлия ВОЛКОВА

ВСЕ КРАСАВЦЫ УДАЛЫЕ

Ко Дню защитника Отечества хабаровский Дворец культуры железнодорожников при поддержке филиала дорпрофсожа, профсоюзных комитетов предприятий отделения и Дирекции социальной сферы организовал вечер-конкурс «Гордость железной дороги», где пятеро мужчин с разных предприятий Дальневосточной железной дороги соревновались между собой, доказывая, что каждый из них достоин быть признанным самым-самым... Самым умным, самым ловким, самым одаренным. В общем — настоящим мужчиной и мечтой всех дам.

А жюри, надо сказать, было очаровательным: мисс Хабаровского отделения дороги-2009 Ирина Уткина, вице-мисс отделения-2009 Екатерина Нехаева и вторая вице-мисс отделения-2009 Валентина Логанова. Так что мужчинам предстояла серьезная схватка, чтобы покориť сердца неприступных красавиц.

Конкурс проводился в три основных этапа. Для начала участники продефилировали перед зрителями и жюри в своей рабочей одежде под песни на железнодорожную тематику. Однако это была лишь разминка. Далее следовал конкурс «Вопрос-ответ» плюс внимание, ориентированный на настоящих мужчин. Предложенные участникам вопросы, составленные работниками ДКЖ, нельзя было назвать каверзными, скорее, они были забавными. Например: «как называются солдат-



Пятеро смелых

ские носки?», «кем мечтает стать каждый солдат?», «должен ли джентльмен пропустить тещу впереди себя в лифт, если там сидит бультерьер?», «должен ли джентльмен извиняться перед дамой, если во время танца она постоянно наступает ему на ноги?»

После этого «солдаты» и, одновременно, «джентльмены» отправились именно танцевать. И именно с прекрасными дамами, роль которых у некоторых выполняли болельщицы. Например, с машинистом электровоза эксплуатационного локомотивного депо Виктором Морозько танцевала его очаровательная дочка.

И, наконец, последний конкурс — «Образ».

— Надо отметить, — говорит одна из организаторов мероприятия, ведущая конкурса Лейла Кайгородова, — что зрители были просто замечательные. Прямо на месте создавались целые группы поддержки, которые подыгрывали своим «любимцам». Все было очень эмоционально, что на самом деле здорово поддерживало наших конкурсантов.

Тем временем к зрителям и жюри вышли «стиляга» (машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Виктор Морозько), «пират» (электромон-

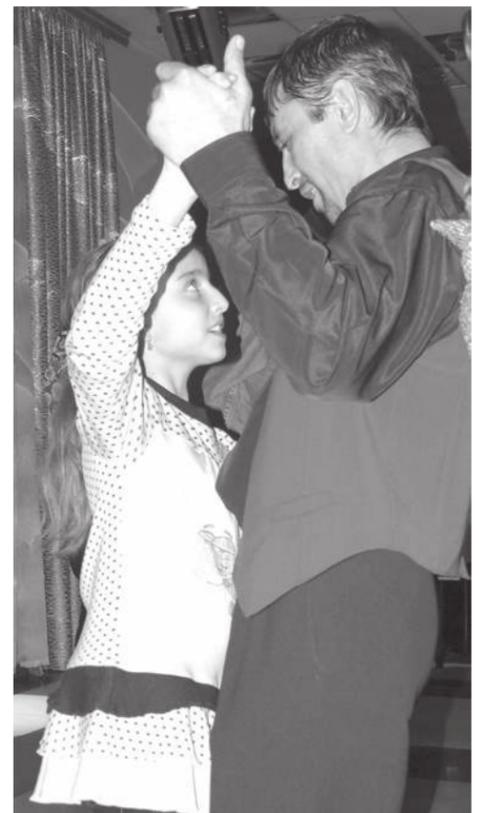
тер Хабаровской дистанции гражданских сооружений Владимир Косинский), «русский парень» (инженер Хабаровской дистанции гражданских сооружений Станислав Лозинский), «восточный шах» (составитель поездов станции Хабаровск-2 Иван Толмачев) и «медсестра» (монтер пути шестой Хабаровской дистанции пути Александр Зданович).

Безусловно, абсолютно все перевоплощенные мужчины вызвали у зрителей шквал эмоций.

Тем не менее красавицам из жюри надо было определяться, как бы сложно это не было. В результате первое место было решено присудить конкурсанту, который покориť сердце не только жюри, но и зрителей, — Александру Здановичу. Машинист Виктор Морозько удостоен второго места. И на третьем почетном месте оказался Иван Толмачев.

Абсолютно все участники получили приятные призы.

Все-таки на то они и мужчины, чтобы носить в себе дух соперничес-



Танец с папой

тва. И побеждать, пускай и в таких шуточных конкурсах!

Юлия ВОЛКОВА

БЕСПРОИГРЫШНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

Вклад компании в молодежь должен приносить прибыль

В Хабаровске прошел ставший уже традиционным форум молодых специалистов Дальневосточной железной дороги под замечательным лозунгом «Я — будущее компании!» В нем приняли участие девяносто вчерашних выпускников ДВГУПСа, а ныне молодых специалистов со всех отделений дороги, которые за небольшой срок работы показали себя лучшими как в профессии, так и в общественной жизни.

— Впервые на форуме молодые сотрудники компании не только с Хабаровского отделения дороги, — отметил начальник службы управления персоналом Дальневосточной железной дороги Валерий Тюленев. — Новшеством является и то, что поддержать участников форума, пообщаться в прямом диалоге за «круглым столом» приехали представители руководящего звена дороги.

В торжественной части программы форума в адрес молодых железнодорожников прозвучало много теплых слов и пожеланий из уст начальника дороги Михаила Заиченко и председателя дорпрофсожа Виталия Бабия.

— Профсоюз принимает самое активное участие в жизни нашей молодежи, — сказал Виталий Ильич. — Вы — будущее железной дороги. И компания ждет от вас лидерских позиций, дерзких и смелых решений поставленных задач. Цель этого форума заключается в выявлении лидеров, рождении новых идей, дальнейшей их разработке и внедрении.

— Мы видим, как динамично развивается компания, — так начал свое выступление первый проректор ДВГУПСа Юрий Давыдов, — естественно, ее развитие требует внедрения в производство инноваций. И кто, если не молодежь, которая мыслит нестандартно, способна их дать?! Этот форум, по сути, конкурс, но в котором, безусловно, будут победители и не будет проигравших.

После официальной церемонии открытия форума ребята повезли в санаторий-профилакторий «Железнодорожник», где их ждала самая интересная, самая азартная часть программы. После небольшого перерыва на обед участники активно включились в работу форума.



прошли «веревочные» спортивные соревнования. На них мы должны были размяться, почувствовать плечо друг друга, ощутить командный дух. Ведь на железной дороге все производство тоже держится на дружной корпоративной системе. Мы, к сожалению, заняли лишь четвертое место. Командам, занявшим первые три, в качестве призов выдали пироги с повидлом. Но нам, несмотря на неудачу, все же удалось их попробовать — соседи поделились!

Следующий день мероприятия ребята ожидали с волнением — он был самым ответственным. Команды представляли на суд комиссии и друг друга свои инновационные проекты, как в форме таблиц, так и в электронном виде (слайды).

— Процесс подготовки к основному мероприятию, — рассказывает Валентина Горожанко, — был настолько горяч, что мы разошлись где-то часа в два ночи. А некоторые и вовсе легли спать около пяти утра!

Как потом оказалось, молодежь не зря не выспалась: на ярмарке проектов вчерашние студенты действительно показали класс! А между тем комиссия, которая собралась оценивать представленные работы, была более чем компетентна: первый заместитель службы управления персоналом Михаил Колесников, начальник отдела руководящих кадров службы управления персоналом Лемка Пестова, заместитель председателя дорпрофсожа Виктор Шведов, начальник службы технической политики Геннадий Бокач,

ставленных проектов лучшие, а все они были интересны. Многие при выборе зависло от спикеров, представляющих команду, от их умения в прямом диалоге с членами комиссии суметь доказать, что именно их проект достоин разработки и реализации в жизнь.

Молодые специалисты (элита, как назвал их один из руководителей дороги) с горящими глазами рассказывали о перспективах, которые может дать их проект, не забывая о возможных факторах риска, а также о цене вопроса. Члены комиссии задавали каверзные вопросы, которые могли бы поставить в тупик, но только не молодых железнодорожников! Не теряясь, с толком, обстоятельно они отвечали «старшим по званию». И комиссии ничего не оставалось делать, как удалиться на совещание.

Тем временем участники сами голосовали за приглянувшийся проект. По общим результатам и должны были выявиться победители соревнований. И они определились!

Первое место занял проект «Witax», в котором сборная команда молодых специалистов под номером пять предложила ввести на дороге беспроводную связь для переговоров между участниками перевозок, заменив ею как проводную, так и радиостанции, поскольку последние не обеспечивают должного качества связи. Для этого необходимо приобрести мощные станции, которые будут работать по принципу сотовой связи. Все гениальное, как говорится, просто.

Интеграция беспроводных технологий в будущем железной дороги позволит обеспечить даже видео-конференц-связь на месте аварийно-восстановительных работ, или консультировать, скажем, врачей на маленьких линейных станциях. Безусловно, потребуются немалые вложения. Но цена вопроса — безопасность движения и жизни людей!

Второе место комиссия, посоветовавшись, отдала команде под номером шесть. Их проект назывался «Доступное жилье». Поскольку у молодых специалистов, пожалуй, на первом месте стоит проблема строительства или приобретения жилья, ребята из этой команды предложили свой нестандартный подход к ее решению. По их мнению, внедрение проекта позволит, во-первых, помочь молодежи решить жилищный вопрос, а во-вторых, удержать в компании молодых специалистов, которых нередко пытаются переманить на различные не железнодорожные предприятия.

Участники этой группы так видят решение: ОАО «РЖД» заключает с молодым работником договор, финансирует его на один миллион рублей или приобретает на эту сумму строительные материалы и земельный участок. С молодого работника в течение двадцати лет каждый год

удерживается пятьдесят тысяч рублей. Таким образом, по истечении этого срока, специалист рассчитывается с компанией.

Конечно, у комиссии возник естественный вопрос: а что будет в случае увольнения работника? Конечно, риск такой существует, был ответ. Если работник увольняется до положенного срока, его жилье, в которое были вложены средства компании, переходит к следующему по очереди молодому специалисту. Все просто — компания заинтересована в сохранении молодого контингента, молодой контингент заинтересован работать именно в этой компании.

Третье место занял проект «Дальний Восток — транспортные ворота Европы» команды под номером два. Участники этой группы увидели проблему в том, что клиент не знает о времени прибытия его груза, и предложили свое решение. Смысл идеи в том, чтобы привлечь как можно больше грузоотправителей и принести в итоге прибыль компании.

Для этого для начала необходимо

локомотивной бригадой, без смены, как это уже практикуется на участке Хабаровск—Владивосток?

С появлением микропроцессорной системы управления локомотивом появилась проблема с введением в штат узких специалистов, способных произвести мелкий ремонт на месте. Сейчас при поломке приходится либо отправлять локомотив на завод-изготовитель, либо просить выехать на место специалиста с этого завода. И такие проблемы знают молодые специалисты и не остаются к ним равнодушными. Они узнали, что протокол подписан на технико-экономическом совете дороги, где обсуждались вопросы по безопасности. Там предложено совместно с ДВГУПСом разработать программу по подготовке механиков по ремонту микропроцессоров.

— Вот мы тут все пообщались, поделились идеями. Как можно обеспечить будущее такого продуктивного общения? — задали участники форума вопрос организаторам. И узнали, что есть идея сделать проект интерак-



выявить твердые нитки графика движения поездов. Потом надо проинформировать клиента через Интернет о наличии твердой нитки, чтобы он ее выкупил, заключив с ним договор. Далее следует организация движения поездов по полученным ниткам. Во время всего этого процесса клиент по всемирной электронной паутине может в любой момент узнать о местонахождении своего груза.

Конечно, существует риск, что по каким-то непредсказуемым причинам груз в оговоренное время не будет доставлен. На этот случай предусмотрены некие штрафные санкции со стороны организаторов грузоперевозок. Однако ребята из этой команды верят и надеются, что таких случаев будет как можно меньше или не будет вовсе.

Все эти три проекта предложено доработать, после чего они будут рассматриваться уже на уровне компании.

После награждения победителей состоялся «круглый стол» — прямой диалог молодых специалистов с главным инженером дороги Владимиром Крапивным, при участии заместителя председателя дорпрофсожа Виктора Шведова, Валерия Тюленева, Геннадия Бокача, Александра Сухинина и др. Представители руководства, часто дополняя друг друга, со всей обстоятельностью отвечали на многочисленные вопросы участников форума, касающиеся как производства, так и социально-экономической защищенности молодых работников.

Например, молодежь интересовало, правда ли, что хозяйство связи вскоре будет выделено в дочернюю компанию, и как это скажется на будущем предприятии? Планируется ли ведение состава по маршруту Хабаровск—Белогорск одной

тивным. Для этого направлено письмо на имя начальника Хабаровского информационно-вычислительного центра, чтобы специалисты ИВЦ написали программу для сайта, на котором молодые железнодорожники могли бы общаться, делиться опытом. А пока этого нет, можно войти на сайт службы технической политики, где и осветить проблемы, которые волнуют. На этом же сайте объявлен конкурс «Идея», где каждый может выложить свои инновационные разработки. Если специалисты компании найдут разработку в высшей степени полезной и актуальной, автор может запатентовать свое изобретение и в дальнейшем получать дивиденды от его внедрения.

Участники форума единодушно отметили, что здесь они набрались опыта. Работая друг с другом, общаясь, молодые люди выдвинули действительно интересные идеи, способные принести реальную пользу компании. По единогласному решению молодых такие форумы должны проводиться и в будущем.

На форуме было поддержано предложение о создании Совета молодежи Дальневосточной железной дороги, вместо существующего Совета молодых специалистов, что положительно скажется на общественном молодежном движении всех предприятий, связанных с железной дорогой.

Подводя итог работы форума, хочется сказать, что представители руководства дороги, общаясь на равных с его участниками, в очередной раз убедились в том, что молодежь наша пытливая и неравнодушная. Значит, у железной дороги достойное будущее!

Юлия ВОЛКОВА

Фото автора



— Сначала мы все перезнакомились, пообщались, поделились пусть небольшим, но опытом, — рассказала одна из участниц форума, вчерашняя выпускница ДВГУПСа, а теперь специалист по управлению персоналом на Владивостокском отделении дороги Валентина Горожанко. — После этого нас разделили на шесть сборных команд по пятнадцать человек. С каждой группой психологи из ДВГУПСа провели мастер-класс, где нас обучали правилам и принципам проектного менеджмента. Это умение правильно планировать, что помогает как в профессии, так и в жизни. После этого довольно весело

начальник отдела службы технической политики Юрий Бердников. Возглавлял комиссию начальник службы управления персоналом Валерий Тюленев.

Ярмарка проектов разместилась на пятом этаже санатория. Участники форума изрядно волновались перед презентацией. То тут, то там возле какого-нибудь плаката молодые люди представляли перспективы своего проекта ребятам из соперничающих групп — репетировали главное выступление перед комиссией, а заодно и делились идеями с коллегами.

Комиссии предстояла нелегкая задача — выбрать из шести пред-

СЕРДЦЕ, ОТКРЫТОЕ ЛЮДЯМ

Окончание. Начало на 2-й стр.

Следует отметить, что передовой опыт в этом направлении пропагандируется на семинарах уполномоченных лиц по охране труда. Перед ними нередко выступает технический инспектор филиала райпрофсожа С. И. Марков. Следят уполномоченные и за состоянием бытовых помещений. Хотя, объективности ради следует заметить, что бытовки — предмет особой заботы и администрации, и профсоюзного комитета в целом. Все они (а их в дистанции по числу участков насчитывается 17) прекрасно оборудованы и оснащены всем необходимым.

А по-другому и быть не может. Здесь стал уже хрестоматийным пример 2005 года, когда премия в размере 40 тысяч рублей, полученная за третье место в смотре-конкурсе на лучшую первичную профсоюзную организацию, посвященном 100-летию Роспрофжела, была целиком потрачена на покупку микроволновых печей, телевизоров, другой техники для бытовых помещений. Ежегодно из профбюджета на эти цели выделя-

ются значительные средства.

Предмет особой гордости председателя профкома — бытовка участка № 2, где мастер Андрей Сергеевич Никитин, профгруппорг Елена Николаевна Камынина. Воду там рабочие употребляют в пищу, предварительно очистив ее через новенький, недавно приобретенный фильтр.

В числе наиболее заботливых руководителей среднего звена, которые внимательно следят за состоянием бытовых помещений и помогают поддерживать там образцовый порядок, Надежда Александровна назвала прораба производственной базы Любовь Михайловну Ларькину, мастеров участка Юктали Татьяну Владимировну Зайцеву, участка Верхнезейск Людмилу Юрьевну Летову, сантехнического участка Юрия Николаевича Асланова. В поле зрения профкома и его председателя, помимо названных выше, находятся и другие вопросы, касающиеся защиты прав и интересов трудящихся. Серьезную обеспокоенность вызывает семидесятипроцентная изношенность автотранспорта, используемого в том числе и для доставки



Совместное заседание администрации НЧГ-9 и профсоюзного комитета

рабочих к разбросанным на многие сотни километров объектам. На участке № 3 (Беркаит—Рихард Зорге), к примеру, эксплуатируется автобус, выпущенный 17 лет назад. Требуют обновления и средства малой механизации.

Начальник дистанции Василий Васильевич Бобровников серьезно относится к требованиям профкома.

Но и он не всемогущ. Если бетономешалки, электролобзики, электродрели, шлифовальные машинки как-то удается заменять, то купить новую автомашину сам он просто не может. А вышестоящие организации выделять средства на эти цели не торопятся.

То, что производительность труда, отношение человека к своим обязан-

ностям на производстве зависит от многих факторов, в том числе от здоровья и настроения, — общеизвестно. Профком во главе с председателем не упускает из вида и это направление деятельности. В свободное от работы время создаются условия для полноценного досуга.

Желающие посещают бассейн в тындинском Дворце спорта «Олимп». Услуга оплачена из профсоюзного бюджета. На участках регулярно проводятся культурно-массовые мероприятия. Хороший пример подает профгруппа санатория-профилактория, руководимая Ириной Алексеевной Левченко. Здесь проходят конкурсы на лучшую медсестру, на самое оригинальное оформление кабинета, чествования ветеранов и юбиляров, совместно отмечается День медицинского работника.

Такая общность теснее сплачивает коллектив, создает и укрепляет в нем атмосферу доверительного взаимодействия. А уверенность в будущем придает людям деятельность профсоюза.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора и из архива НЧГ-9

ОТ ВИКЖЕЛЯ ДО ВИКЖЕДОРА

Окончание. Начало в № 1—4

Попытка М. Т. Елизарова налаживать контакты со служащими МПС окончилась безрезультатно. Общее собрание служащих МПС даже отказалось предоставить ему слово и вынесло постановление о полном прекращении работы, если он будет вмешиваться в дела министерства.

Руководители МПС довели до сведения Елизарова, что в интересах страны лучше сохранить статус-кво до начала работы Учредительного собрания. Инженер Клеменчик в своем очерке о работе железных дорог в годы революции и Гражданской войны отметил, что саботаж чиновников МПС в Петрограде по большей части поддержан не был в стране, но тем не менее вызвал настороженное отношение к служащим со стороны местных органов советской власти. Часть управленческого персонала была уволена вопреки указаниям большевистского правительства, стремившегося сохранить прежнюю администрацию.

Между тем позицию Викжеля осудил Центральный комитет по железнодорожным перевозкам. Он заявил о том, что ни Центральный комитет, ни порайонные комитеты «ни на один день не прерывали своей работы».

На заседании 20 ноября Викжель заявил о признании им власти Центрального исполнительного комитета Совета рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, о взятии на себя управления железнодорожным хозяйством, о необходимости перестройки высшего управления отраслью. По его мнению, возглавлять транспорт должна коллегия из представителей Викжеля и Виквода (Центрального исполнительного комитета водных путей сообщения). Именно их общее собрание и должно было избирать комиссара по ведомству путей сообщения.

В ответ на это Совнарком постановил созвать в декабре железнодорожный съезд для принятия решений о дальнейшем управлении путями сообщения. В постановлении, в частности, отмечались явные и глубокие противоречия интересов, непримиримые политические разногласия между низами и верхами желез-

нодорожного персонала. И заявлялось в этой связи, что без мнения Всероссийского железнодорожного съезда Совнарком «считает принципиально недопустимым» «вступать в политическое соглашение с верхушкой организации, которая, подобно старым армейским комитетам, старому Центральному исполнительному комитету и пр. во время борьбы рабочих, солдат и крестьян за власть заняла так называемую «нейтральную» позицию, тем самым содействуя контрреволюционной буржуазии против народа».

27 ноября в целях предупреждения развала отрасли товарищ министра путей сообщения Г. С. Тахтамышев направил по дорогам циркуляр следующего содержания: «Для сохранения транспорта от полного замирания считаю необходимым, чтобы 1) существующий административно-технический аппарат оставался в полной неприкосновенности, поэтому служащие, которые прекратят несение служебных обязанностей вне законного порядка, будут подвергнуты строгой ответственности; 2) вся полнота технической распорядительной власти остается в руках наличной администрации; 3) вмешательство в жизнь дороги посторонних лиц и организаций ни в коем случае недопустимо. Прошу принять все возможные меры к поднятию производительности труда, помня, что всякое затруднение в работе дороги лишает население продовольствия и топлива и приведет к окончательной гибели России... Министерство путей сообщения в лице всех его руководящих лиц будет оставаться на своих постах исполнять возложенные на него законом обязанности, доколе этому представится возможность. В случае потери связи с министерством настоящей телеграммой предоставляется Вам право в этом случае решать самостоятельно все вопросы, за санкцией которых Вы обращались в министерство».

На ряде дорог администрация сама сложила с себя юридическую ответственность за дальнейшее развитие событий. Например, начальник Николаевской железной дороги И. Я. Манос передал управление дорогой местному комитету Викжеля.

Выступая 12 декабря с докладом о положении дел на железнодорожном транспорте перед членами комитета Совета съездов представителей промышленности и торговли, инженер путей сообщения С. В. Тюменев подробно остановился на проблеме управления. Он говорил, что на некоторых железных дорогах существовало по два дорожных комитета, обвинявших друг друга в контрреволюционности. Так было, например, на Московско-Курской железной дороге. Они издавали одновременно взаимно исключающие распоряжения. Известно также, что некоторые дорожные комитеты признавали Викжель, другие не считались с ним. Все сильнее в профсоюзной среде раздавались призывы взять все управление дорогами на себя и изгнать местную железнодорожную администрацию. 19 декабря открылся Чрезвычайный Всероссийский железнодорожный съезд, на котором присутствовало около 700 человек. Из них большевиков было 160, правых социалистов-революционеров — 100, левых социалистов-революционеров — 55. Среди остальных делегатов было немало меньшевиков различных оттенков, украинских националистов, максималистов, анархистов и т. д. В результате на съезде по всем вопросам повестки дня развернулась ожесточенная борьба.

Не дожидаясь его решений, 20 декабря Елизаров в своей телеграмме по железнодорожной сети разрешил дорожным комитетам самостоятельность, а в сложных ситуациях — совместно с местными Советами рабочих и солдатских депутатов, подготовить планы реорганизации местных управлений на началах «последовательного демократизма, не останавливаясь перед полным упразднением отдельных органов или соединением частей».

Неопределенность предложенных большевистского наркомом привела в изумление специалистов. Центральный комитет по железнодорожным перевозкам, озабоченный судьбой порайонных комитетов, так отреагировал на действия Елизарова: «ЦК, заслушав тел. народного комиссара Елизарова от 20/XII за № 1222 о немедленной и полной реоргани-

зации всего дела управления жел.-дор. сетью, затруднился обсудить эту телеграмму по существу ввиду невозможности установить деловое содержание этой депеши. Однако ЦИК пришел к заключению, что названная депеша одним своим появлением даст сильнейший толчок к окончательному разрушению жел.-дор. аппарата в целом».

Между тем на местах и без требований новых руководителей отрасли повсеместно возникали структуры, не предусмотренные никакими нормативными документами МПС. Их появление было вызвано отчаянными попытками хотя бы в локальных рамках сохранить минимальный порядок в организации перевозок. Например, 17 декабря на объединенном собрании общих присутствий дорог Московского железнодорожного узла было решено создать единый орган для согласования действий по технико-хозяйственной жизни (орган этот был назван Объединенным общим присутствием дорог Московского узла).

Многочисленные новации приводили специалистов железнодорожного транспорта в отчаяние. Не выдерживая, некоторые из них стали покидать свои рабочие места, как это сделал в начале декабря руководитель Московско-Курской железной дороги. Фактически власть на дороге полностью перешла к дорожным комитетам.

27 декабря члены Комиссариата путей сообщения В. И. Невский и А. С. Бубнов послали на дороги очередную «революционную» телеграмму, в которой призвали железнодорожников «во имя спасения железных дорог от окончательной разрухи взять дело управления дорогами в свои руки и работать в тесном союзе как с местными Р. и С. Деп., так и вообще с Сов. властью».

Не возражая против целесообразности разумной децентрализации управления и передачи некоторых функций центрального аппарата местным железнодорожным органам, Э. В. Ландсберг, один из руководителей бывшего МПС, писал в январе 1918 года, что «самоуправление послужит лишь последним толчком к

довершению разрухи на жел. дорогах и к окончательной гибели транспорта, с его грозными последствиями для всего народа и самого государства. Это надлежит глубоко взвесить и продумать всем тем, кто будет, вопреки всякому здравому смыслу, проводить в жизнь автономию жел. дорог».

Развязка наступила в первые дни января 1918 года на съезде железнодорожников. В 4 часа утра 5 января стали известны результаты голосования по резолюции об отношении к Учредительному собранию и к советской власти. За поддержку Учредительного собрания высказались 273 делегата, за Советы — 261 делегат, три делегата воздержались. После оглашения итогов голосования левая часть съезда покинула зал заседания.

В тот же день ушедшие делегаты собрались в Большой физической аудитории Петроградского института инженеров путей сообщения и объявили о возобновлении работы Чрезвычайного Всероссийского съезда железнодорожников, который продолжался еще 26 дней. Он избрал новый руководящий орган — Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников (Викжедор). В его состав вошли 56 членов и кандидатов от фракций большевиков, левых социалистов-революционеров, социал-демократов интернационалистов. Состав Викжедора существенно отличался от состава Викжеля. В основном он состоял из мастеровых и рабочих: 14 слесарей, 3 машиниста, 3 столяра, 2 токаря, по одному литейщику, вагранщику, кондуктору, осмотрщику, а также 13 младших служащих (контрторщики, кассиры, счетоводы, смотрители зданий, телеграфисты и т. п.). Московский узел был представлен 10 работниками. Возглавил Викжедор Д. И. Жук, машинист Юго-Западных железных дорог.

В избранную на съезде коллегию Наркомата путей сообщения вошли А. С. Бубнов, В. И. Невский, И. А. Пятницкий, А. Г. Рогов и другие. Съезд вынес решение о необходимости национализации частных железных дорог и утвердил Положение об управлении железными дорогами Российской Республики Советов.

В ДНИ ЛЕТНИХ КАНИКУЛ ПРИГЛАШАЕМ В КОРЕЮ

ООО «Туристическая фирма «Радуга»
Регистровый номер туроператора MBT 001985
Адрес: 680021, г. Хабаровск, ул. Станционная, 2, офис 105.
Телефоны: (4212) 38-31-37, тел/факс (4212) 56-17-64.
Летние каникулы в Корее
Программа тура (паром DBS):
с 22 июня 2010 по 07 июля 2010 года



	Дата	Содержание	Примечание
День 1	22.06.10 (вт)	18:45 поезд 352, отправление из Хабаровска	
День 2	23.06.10 (ср)	09:58 прибытие во Владивосток 13:00 регистрация на паром 15:00 отправление из Владивостока в Донгхэ	
День 3	24.06.10 (чт)	10:00 прибытие в порт Донгхэ После прохождения паспортного контроля отправка в Кенджу 19:00 прибытие в Кенджу, размещение в гостинице	гостиница «Конкорд», двухместное размещение
День 4	25.06.10 (пт)	08:00 завтрак Обзорный тур по Кенджу (Обсерватория Чхонсондэ, Национальный музей Кенджу монастырь Пульгукса, пещерный храм Соккурам)	
День 5	26.06.10 (сб)	08:00 завтрак Посещение деревни народных ремесел в Кенджу, посещение курорта на озере Помун	
День 6	27.06.10 (вс)	08:00 завтрак Переезд в Андон, посещение деревни Хахве (представление в масках), размещение в поселке деятелей культуры Чире	размещение в корейских домах Ханок, на полу ондоль в традиционном корейском стиле
День 7	28.06.10 (пн)	08:00 завтрак Свадебный обряд или Доль (первый день рождения) 17:00 переезд в Сеул, размещение в гостинице	в Сеуле гостиница «М-Бизи», двухместное размещение
День 8	29.06.10 (вт)	08:00 завтрак 09:00 парк аттракционов Эверленд 17:00 отъезд в гостиницу	
День 9	30.06.10 (ср)	08:00 завтрак 09:00 парк Caribbean Bay 17:00 отъезд в гостиницу	
День 10	01.07.10 (чт)	08:00 завтрак 09:00 СОЕХ, Намсанская деревня, представление Нанта	
День 11	02.07.10 (пт)	08:00 завтрак 09:00 переезд в Донгхэ, размещение в гостинице	гостиница «Нью Донгхэ» в традиционном корейском стиле, на полу ондоль
День 12-13	03.07.10 (сб) – 04.07.10 (вс)	08:00 завтрак, свободное время, отдых на море	
День 14	05.07.10 (пн)	08:00 завтрак до 12:00 свободное время, отдых на море 12:30 отъезд в порт 13:00 регистрация на паром 15:00 отправление во Владивосток	
День 15	06.07.10 (вт)	12:00 прибытие во Владивосток 17:00 отправление в Хабаровск	
День 16	07.07.10 (ср)	07:31 прибытие в Хабаровск	

Стоимость программы на 1 человека – 1130 долларов.

В программу входит:

- билет на паром компании DBS (Владивосток—Донгхэ и обратно, каюта класса Standard A, 8-местная);
- проживание в гостиницах согласно программе поездки, возможны изменения по гостиницам;
- транспортное обслуживание во время экскурсий и услуги сопровождающего русскоговорящего гида на время экскурсий;
- завтраки в гостинице;
- посещение представления Нанта, входные билеты в парки развлечений (на весь день, количество аттракционов не ограничено);
- виза;
- страховка.

В программу не входит:

- железнодорожные билеты Хабаровск—Владивосток—Хабаровск;
 - портовый сбор во Владивостоке (560 руб.), в Донгхэ (2100 вон);
 - обеда и ужины на весь период поездки, включая Владивосток, и питание на пароме;
 - личные расходы ребенка.
- У ребенка обязательно должен быть свой загранпаспорт.

КАЖДОМУ ПОСЕТИТЕЛЮ РАДЫ

Для специалистов, ведущих устный прием граждан в клиентских службах территориальных органов ПФР края, нет понятия «трудный» посетитель. В этом им помогли практические занятия с психологом по формированию психоэмоциональной устойчивости работников клиентских служб при приеме граждан. Занятия проводились в режиме селективной связи, поэтому участвовать в них смогли сотрудники клиентских служб из всех районов Хабаровского края.

— Наша задача состоит в том, чтобы каждый обратившийся в ПФР за помощью получил необходимую информацию и почувствовал теплоту человеческих отношений. Ведь альтруизм, терпение, умение слушать собеседника и создавать вокруг себя позитивный настрой и хорошее настроение — это те профессиональные качества, которые необходимы в повседневной работе всем специалистам ПФР, тем более тем, кто ежедневно ведет прием граждан, отвечает на их насущные вопросы, — считает заместитель управляющего ОПФР по Хабаровскому краю Мария Закатова.

Ей и принадлежит идея освежить и расширить имеющиеся у специалистов ПФР знания и навыки. Мария Яковлевна считает, что чем лучше специалисты клиентских служб будут управлять своим психоэмоциональным состоянием, тем больший эффект будет достигнут в межличностном общении с посетителями.

Психолог отделения ПФР Марианна Ситникова построила практические рекомендации из расчета двух занятий по 25 минут для двух потоков специалистов. Пока одни находятся на своих рабочих местах, другие имеют возможность получить базовые теоретические знания и практические рекомендации по способам саморегуляции и приемам работы с «трудными» клиентами.

В своей ежедневной коммуникативной практике специалисты, ведущие устный прием граждан, руководствуются «Этикой делового общения». Этот документ разработан отделом по работе с обращениями граждан Отделения ПФР по Хабаровскому краю. В нем определены нормы служебного общения, требования к деловым и нравственным характеристикам сотрудника клиентской службы. Этика делового общения содержит рекомендации, как начать беседу, как обращаться к клиенту, как вести телефонный разговор, деловую переписку, каким должен быть внешний вид работника и многое другое.

Начальник отдела по работе с обращениями граждан Отделения ПФР по Хабаровскому краю Виктория Ульянина, являясь одним из разработчиков «Этики делового общения», все рекомендуемые методы и приемы применяла в своей практической деятельности, поэтому ей было чем поделиться с коллегами. Характер работы возглавляемого ею отдела предусматривает ежедневное общение с посетителями, чей настрой не всегда несет положительный заряд. Чаще всего к Виктории Геннадьевне обращаются за помощью люди, которые считают себя обиженными или обделенными судьбой, порой твердо убежденные в том, что пенсию им назначили неверно.

Виктория Геннадьевна умеет найти для каждого нужные слова, может успокоить, не жалеет времени и терпеливо простыми словами объясняет сложные формулы расчета пенсии. В итоге — каждый посетитель уходит от нее довольный полученным ответом и со спокойной душой. Но не каждому дано обладать такими человеческими и душевными качествами. Поэтому психологические занятия должны помочь специалистам, ведущим прием граждан, преодолеть психоэмоциональные нагрузки, которые неизбежно возникают при общении с большим потоком людей.

— Практические рекомендации психолога очень полезны. Для себя я почерпнула многое и обязательно применю все на практике. Особенно это касается ситуаций, когда клиент настроен затеять спор. Теперь я знаю, как вести диалог в конструктивном ключе с максимальной пользой для посетителя, — считает руководитель клиентской службы Управления ПФР в Хабаровске и Хабаровском районе Людмила Чибирева.

С этим мнением согласна и старший специалист-эксперт отдела социальных выплат Светлана Иванова:

— Раньше я интуитивно находила выход из затруднительных ситуаций, а теперь мои действия будут подкреплены теоретическими знаниями и практическими советами психолога.

Заместитель начальника Управления ПФР в Советско-Гаванском районе Надежда Гераскина теперь уверена, что даже при большой загруженности и в любой трудной ситуации метод «улыбка» выручает безотказно. Стоит встретить посетителя улыбкой или подарить ее собеседнику в самый напряженный момент разговора, сразу происходит изменения в положительную сторону: меняется интонация, снимается напряжение и общение идет в деловой и позитивной обстановке.

Ведущий специалист-эксперт по вопросам назначения и перерасчета пенсий Елена Бабакина непосредственно работает с посетителями, которые приходят подавать документы на назначение льготных пенсий. Это самый сложный участок, потому что ситуации бывают запутанные, многие приходят на прием с заведомо негативным настроением.

— С помощью психологического тренинга я смогла выработать в себе умение сдержаться и промолчать. Стараюсь внимательно слушать собеседника, чтобы дать ему полный ответ и в то же время нейтрализовать его тревожное состояние, — говорит Елена, — советы психолога в этом очень помогают. Действенным оказался прием обращения по имени-отчеству. Собеседник сразу становится вежливее и добрее, более внимательно слушает ответы. Человек раскрывается, идет тебе навстречу, возникает взаимопонимание и деловой контакт. Исчезает негативное отношение, потому что посетитель видит, что к нему относятся с уважением и изо всех сил хотят помочь. Поэтому практические занятия с психологом мне лично очень помогли.

Пресс-служба отделения Пенсионного фонда РФ по Хабаровскому краю

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

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

Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в СМИ и охране культурного наследия на основании свидетельства 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.