

РОСПРОФЖЕЛУ — 105 ЛЕТ!

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



28 апреля 2010 г.
№ 8-9 (113-114)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

В апреле 2010 года Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей отмечает свой 105-летний юбилей.

За прошедшие десятилетия наш профсоюз вырос в крупную, авторитетную организацию, объединяющую более 1,8 миллиона работников и ветеранов железнодорожного транспорта, транспортных строителей, метрополитенов, промышленного железнодорожного транспорта и других транспортных профессий.

С момента образования в 1905 году профсоюз железнодорожников надежно защищает законные интересы тружеников, активно содействует развитию и повышению эффективности работы железнодорожного транспорта, укреплению трудовой и технологической дисциплины, повышению безопасности движения поездов. Благодаря консолидации усилий профсоюза и руководства отрасли всегда, даже в самые тяжелые годы испытаний, удавалось обеспечивать работоспособность железнодорожного транспорта, сохранять социальную стабильность и здоровый климат в трудовых коллективах.

Роспрофжел и сегодня вносит существенный вклад в решение актуальных социальных и экономических проблем работников отрасли, содействует внедрению новых хозяйственных механизмов и принципов социального партнерства, развитию транспортной инфраструктуры, созданию ее труженикам нормальных условий труда, поддержанию здоровья и организации отдыха.

Солидарность, единство, взаимовыручка, ответственность за общее дело — эти качества всегда отличали железнодорожников, тружеников связующего звена единой транспортной системы нашего государства и самого доступного транспорта для миллионов россиян.

От имени президиума Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей искренне поздравляю всех членов Роспрофжела с юбилеем, желаю крепкого здоровья, счастья, благополучия, достижения новых результатов, реализации всех намеченных планов!

Н. А. НИКИФОРОВ, председатель Роспрофжела

ОБРАЩЕНИЕ

делегатов и участников XXX съезда Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей к членам профсоюза

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Исполнилось 105 лет со дня основания нашего профессионального союза, объединяющего почти два миллиона тружеников и ветеранов железнодорожной отрасли, транспортных строителей, метрополитенов и Метростроя, ведомственной охраны, промышленного железнодорожного транспорта, медицинский персонал и преподавателей учреждений образования и здравоохранения, студентов отраслевых вузов и учащихся железнодорожных колледжей.

Все эти годы профсоюз отстаивал интересы работников, был гарантом их социально-экономической защищенности. Менялось название профсоюза, на смену одним поколениям профсоюзных активистов приходили новые лидеры, но неизменными оставались цели и задачи. В том числе по достойной оплате труда, улучшению условий на рабочих местах, организации отдыха работников и членов их семей, решению других социальных проблем. Используя принципы социального партнерства с работодателями, профсоюз умел договариваться и решать стоящие перед ним задачи и проблемные вопросы. Благодаря чему даже в самые суровые времена железнодорожники обеспечивали потребности страны в перевозках грузов и пассажиров, а транспортные строители достойно выполняли созидательные задачи.

Профсоюз сохраняет верность проверенным формам работы, ищет и находит новые пути для совершенствования социального партнерства, отстаивания

интересов человека труда. В сложные годы перестройки возродился и заработал механизм заключения коллективных договоров, первые из которых появились еще на этапе становления профсоюзного движения. Действенным инструментом стандартизации прав и социальных гарантий работников стали отраслевые соглашения. Профсоюз усиливает правовую работу, систематизирует контролирующие функции, добиваясь улучшения условий труда и справедливой его оплаты.

Мы причастны к делам транспортных профсоюзов всего мира, и в этом единстве, солидарных действиях — наша сила и наше будущее в условиях глобализации экономики. Только сообща мы сможем эффективно защитить свои законные интересы и права, добиться повышения уровня благосостояния членов профсоюза, руками которых и создаются блага.

Мы, делегаты XXX юбилейного съезда, учитывая исторический опыт, обращаемся ко всем членам профсоюза с призывом крепить единство и солидарность в отстаивании своих прав и законных интересов, добросовестно исполнять свои обязанности, проявлять инициативу и творчество, совершенствовать свои профессиональные навыки.

Уверены, что каждый член профсоюза будет и впредь вносить достойный вклад в решение наших общих задач, достижение намеченных целей и дальнейшее совершенствование системы социальной защищенности тружеников отрасли, сохранение и приумножение славных традиций Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей.

РОСПРОФЖЕЛ: ИСТОРИЯ, ТРАДИЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Юбилейный XXX съезд Роспрофжела, посвященный 105-летию профсоюза, прошел в Москве 16 апреля 2010 года. В работе съезда приняли участие: министр транспорта РФ Игорь Левитин, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, председатель Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Геннадий Петраков, руководители комитета ветеранов ОАО «РЖД», вице-президенты ОАО «РЖД», начальники дорог, председатели крупнейших российских профсоюзов и профсоюзов железнодорожников стран СНГ, ректоры железнодорожных вузов и генеральные директора ДЗО и филиалов ОАО «РЖД», представители регионов России.

Торжественное заседание докладом «105 лет Роспрофжел: история, традиции, перспективы» открыл председатель Роспрофжела Николай Никифоров. Напомнив

историю создания и развития профессионального союза железнодорожников, Николай Алексеевич рассказал и о том, чем живет сегодня Роспрофжел.

Важным инструментом социальной защиты работников стало заключенное в 2005 году и продленное на 2008—2010 годы Отраслевое соглашение по учреждениям образования, подведомственным Федеральному агентству железнодорожного транспорта. А отказ от единой тарифной сетки и формирование зарплаты с учетом отраслевых особенностей позволил объективно учитывать профессиональные качества, квалификацию и объем труда более 26 тысяч работников.

Однако какими бы хорошими ни были соглашения и договоры, заключенные по инициативе профсоюза, нужен контроль за их соблюдением. И профсоюз ведет эту работу.

Окончание на 2-й стр.



РОСПРОФЖЕЛ: ИСТОРИЯ, ТРАДИЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Так, если в 2006 году правовыми инспекторами профсоюза проведены 3400 проверок, то в 2008-м уже 4087, а за 2009 год — 4737. В ходе проверок выявлены 34 202 нарушения норм трудового законодательства, из которых 32 330 устранены работодателем, что составляет 95 процентов от общего числа выявленных нарушений.

Всего по результатам проверок и обращениям членов профсоюза по требованию правовой инспекции труда за период с 2006 года работникам дополнительно начислено и выплачено премий, материальной помощи, доплат за сверхурочную работу и работу в выходные дни, оплаты командировочных расходов, технической учебы и других выплат на общую сумму 657 млн 527 тыс. рублей. Из них только за 2009 год — 213 млн 818 тысяч.



Важнейшей составной частью деятельности профсоюза была и остается реализация проблем социальной политики. В 2005 году в ОАО «РЖД» при непосредственном участии профсоюза разработана Концепция жилищной политики, которая стала основой в решении вопросов улучшения жилищных условий работников филиалов, дирекций ОАО «РЖД».

С введением страховой медицины приняты решения о добровольном медицинском страховании работни-

ков. А профсоюзные организации пошли еще дальше, осуществляя страхование работников — членов профсоюза от несчастных случаев в быту. Специально для членов профсоюза и членов их семей совместно со страховой компанией ЖАСО разработаны страховые продукты «Семейный полис», «Моя квартира» и «РЖД-авто», которые позволяют застраховать риски, связанные с непредвиденными расходами.

Профсоюз стал инициатором и одним из учредителей негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние», одного из лучших в России. С 2005 года возобновлена деятельность РФСО «Локомотив». А в 2009 году во взаимодействии с физкультурно-спортивным обществом и при поддержке ОАО «РЖД» впервые в России проведены Молодежные игры, в которых приняли участие более 4000 молодых спортсменов, свыше 50 тысячи человек стали

зрителями спортивного праздника молодежи.

На особом внимании профсоюза — организация детского отдыха на базах загородных лагерей, в санаторно-оздоровительных центрах Черноморского побережья Краснодарского края. Причем родителям отдыхающих детишек достаточно внести от 10—15 процентов стоимости путевки в детские загородные оздоровительные лагеря и 20 — в южные здравницы.

Много слов благодарности высказано в адрес созданной профсоюзом туристической организации «Тур Лайт» и, в частности, ее программы «Узнай свою страну». А в дни зимних школьных каникул дети со всех концов России имеют возможность ознакомиться с достопримечательностями Москвы, Санкт-Петербурга, посетить Кремлевскую елку, побывать в Чехии...

Под эгидой Роспрофжела проводятся ставшие уже традиционными отраслевые слеты-конкурсы «Студенческий профсоюзный лидер», с 2007 года в пансионате «Ромашка» на Черном море организован ежегодный отдых 960 студентов.

— Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей не изменяет основному своему предназначению — защищать права и отстаивать социальные гарантии человека труда. Так было на протяжении всей истории его существования, так будет, надеюсь, и впредь, — отметил в своем выступлении лидер Роспрофжела. — У нас есть что защищать и есть кому защищать. Роспрофжел сегодня — это около двух миллионов членов профсоюза, объединенных в 4606 первичных и 124 объединенных первичных организации. Роспрофжел — это 63 территориальных и 16 дорожных организаций профсоюза, объединяющих работников железнодорожного транспорта, транспортного строительства, метрополитенов, ведомственной охраны, учреждений образования, здравоохранения, преподавателей, учащихся и студентов отраслевых учебных заведений. При этом наша профсоюзная структура не раз и навсегда установленная данность. Мы меняемся в соответствии с духом времени и задачами, которые оно выдвигает. Мы идем в ногу с реформами отрасли, а порой, с учетом накопленного опыта, принимаем упреждающие решения, как, например, с подготовкой проектов коллективных договоров для вновь создаваемых дочерних обществ ОАО «РЖД». Действующее законодательство порой вынуждает нас услож-



нить механизмы социального партнерства, создавать дополнительные структуры профсоюза. Но, используя свое членство в Федерации независимых профсоюзов России, другие трибуны и возможности довести свою позицию до представителей всех ветвей власти, Роспрофжел выступает за совершенствование законодательства о профсоюзах, защиту профсоюзных активистов. В диалоге на высшем уровне, в рамках Российской трехсторонней комиссии мы сегодня отстаиваем права работников на безопасный труд, требуя отменить или приостановить действие распоряжения правительства РФ № 870, регламентирующего размеры компенсаций, продолжительности рабочего времени, ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска и минимального размера повышения оплаты труда работникам, занятым во вредных условиях труда. Только в ОАО «РЖД» этот документ заденет интересы более чем 320 тысяч работников, коснется тружеников метрополитенов и метростроителей. А в целом при существующем ныне подходе позволит работодателям уделять минимум внимания улучшению условий труда всем труженикам отрасли. Да и не только на стальных магистралях, так что наша позиция — это консолидированная позиция профсоюзов страны, сила которых — в единстве.

В своем выступлении на съезде

министр транспорта Игорь Левитин подчеркнул, что эффективное сотрудничество и взаимопонимание между менеджментом железнодорожного холдинга и профсоюзом позволило сохранить кадровый потенциал в период снижения объемов перевозок, тогда как в целом по транспортному комплексу численность персонала снизилась почти в два раза.

— Профсоюз — это канал взаимодействия с трудовым коллективом, канал получения информации о настроениях работников и их реакции на проводимые мероприятия по реформированию, — сказал в своем выступлении глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин. — Для руководства компании интересы трудового коллектива являются не менее важными, чем для профессиональных профработников. Поэтому должно быть понимание, что мы с вами находимся в одной лодке. Руководство компании всегда готово договариваться и искать приемлемые для обеих сторон формы сотрудничества. Взаимодействие на принципах социального партнерства уже выгодно отличает железнодорожников и помогает решать сложнейшие проблемы. Профсоюз — это право голоса каждого железнодорожника, его возможность высказать свое мнение о том, как должна выглядеть отрасль.

Делегаты съезда приняли обращение к членам Роспрофжела и обсудили изменения в Устав профсоюза.

«ЗА ДОСТОЙНЫЙ ТРУД И ЗАРАБОТНУЮ ПЛАТУ, СТАБИЛЬНУЮ ЗАНЯТОСТЬ!»

Первого мая во всем мире отмечается День международной солидарности трудящихся в память о подавлении демонстрации чикагских рабочих, выступивших за сокращение продолжительности рабочего дня в 1886 году.

В условиях экономического кризиса правительство Российской Федерации реализует антикризисные меры, региональные программы по снижению напряженности на рынках труда субъектов РФ. Однако по-прежнему значительно число работающих в режиме неполного рабочего времени, находящихся в простое по вине работодателя, а также в отпусках без сохранения заработной платы.

Остается нерешенным ряд проблем в сфере социально-трудовых отношений, в том числе низкий

уровень оплаты труда, бедность работающего населения, чрезмерное, экономически не обоснованное расслоение населения по доходам, отсутствие страхования от безработицы и гарантий материальных прав работников на получение заработной платы в полном объеме и другие. В этих условиях профсоюзы продолжают работу по защите социально-трудовых прав и интересов членов профсоюзов, сохранение рабочих мест на предприятиях.

Президиум ЦК профсоюза принял решение поддержать решение исполкома ФНПР о проведении 1 мая 2010 года Дня коллективных действий профсоюзов, в форме шествий и митингов под девизом «За достойный труд и заработную плату, стабильную занятость!»



Дальневосточный филиал не коммерческой организации негосударственного пенсионного фонда «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» поздравляет всех членов профсоюза со знаменательным событием — 105-летием со дня образования Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей.

С первых дней образования профсоюз железнодорожников Уссурийской, а затем Дальневосточной железной дороги стоял на защите интересов работников магистрали. За последние десятилетия дорпрофсоюз стал влиятельной общественной организацией, объединяющей в своих рядах более 100 тысяч членов профсоюза — работников дороги.

С момента образования профсоюзная организация Дальневосточной магистрали надежно защищает законные интересы тружеников, является активным участником в работе по обеспечению безопасности перевозочного процесса, в укреплении технологической и трудовой дисциплины. Доброй традицией социального партнерства является заключение коллективных договоров, где наряду с производственно-экономическими задачами закрепляются социальные гарантии, в том числе и по обеспечению дополнительной отраслевой пенсии работников дороги.

В том, что 66 процентов железнодорожников Дальневосточной магистрали являются участниками-вкладчиками НПФ «Благосостояние», более 10 тысяч неработающих пенсионеров получают отраслевую пенсию, средний размер которой 5100 рублей, отмечается непосредственно просветительская роль профсоюзного актива.

Желаю руководству дорпрофсоюза, всем членам профсоюза успехов, созидательной энергии и творчества в решении поставленных задач, крепкого здоровья и благосостояния!

А. А. СУХИНИН,

директор Дальневосточного филиала НПФ «Благосостояние»



ЧТО ЗНАЧИТ ДЛЯ ВАС ПРОФСОЮЗ?

Илья ГОЛУБ, бригадир второго околотка шестой Хабаровской дистанции пути, профгруппорг:

— Для меня профсоюз — это прежде всего контроль за соблюдением руководителями предприятий трудового законодательства, за условиями труда, начислением заработной платы без нарушений. Очень важное в работе профсоюза — рассмотрение жалоб и любых спорных вопросов. Если бы не было профсоюзных комитетов, я думаю, проблемные вопросы либо «повисали в воздухе», либо решались в пользу руководителя.

Анастасия СЕМЧЕНКО, инженер по нормированию эксплуатационного вагонного депо Комсомольск, член профкома:

— Профсоюз — это мощная поддержка и «плечо», на которое можно положиться в трудную минуту. Кто как не профсоюзный лидер защищает интересы и права работников в социальном плане, когда возникают проблемы. Кроме того, профсоюзная организация заботится о досуге и отдыхе людей. Лично я только благодаря предоставленной мне путевке от нашего профсоюза впервые увидела Сочи — будущую столицу Олимпийских игр, отлично отдохнула, зарядилась позитивной энергией и расширила свой кругозор.

Николай ПИСНИК, председатель профкома Партизанской дистанции пути:

— Для меня профсоюз значит очень много. В июне исполняется двадцать лет, как это стало еще и моей основной работой. Я являюсь лауреатом премии Роспрофжела. И считаю, что профсоюз — это на сегодняшний день единственная организация, которая стоит на защите законных интересов работников. И объединяет эта общественная организация в своем активе неравнодушных, беспокойных людей.

Юрий СОКОЛОВ, машинист тепловоза, председатель цехового комитета ст. Совгавань-Сортировочная:

— Это коллектив, в котором я работаю, его безопасность, охрана труда, достойная заработная плата. А также помощь, если, не дай бог, ущемили права члена профсоюза. Может, я сказал и кратко, но зато точно.

Станислав ЛЯШКЕВИЧ, председатель профкома ПМС-313:

— Лично для меня профсоюз — девять лет моей жизни, в течение которых я, являясь председателем, стараюсь защитить членов профсоюза своего коллектива в социальном плане.

О ДЕТСКОМ ОТДЫХЕ И СПОРТИВНЫХ ОБЩЕСТВАХ

Очередную пресс-конференцию провел для журналистов председатель дорпрофсожа Виталий Бабий

Виталий Ильич рассказал о своей поездке в Москву, где прошли юбилейный XXX съезд Роспрофжела, посвященный 105-летию профсоюза, президиумы ЦК и первичной профсоюзной организации ОАО «РЖД», пленум Роспрофжела. Подробно Виталий Ильич остановился на решениях пленума, где рассматривались актуальные вопросы. Один из них касался вовлечения железнодорожников в массовые занятия спортом. В то же время журналистов интересовал вопрос о дальнейшей судьбе спортивного общества «Локомотив», а равно и доступность занятий спортом членов Роспрофжела.

— Сейчас в этом вопросе большие проблемы, — отметил Виталий Ильич. — Согласно коллективным договорам ОАО «РЖД» и дороги на каждого человека должно выделяться по 500 рублей на занятия физкультурой и спортом, а на самом деле в 2009 году было выделено всего 122 рубля. Именно этот пункт оказался невыполненным в колдоговоре дороги. Те же 500 рублей определены и на 2010 год. Я не уверен, что «Локомотив» на это направление получит финансирование полностью. Тем более что начался процесс создания общественной организации «Локомотив». Никто тем не менее не знает, каким образом будет осуществляться финансирование общественной организации. И сейчас на дорогах физкультурой и спортом практически никто не занимается. На пленуме выступили представители Московского и Санкт-Петербургского метро, военизированной охраны, делились опытом развития массового спорта. Там очень большое внимание уделяется физкультуре и спорту. Ни одного спортивного сооружения эти структуры не отдали на сторону и имеют большую финансовую поддержку от своей администрации, в отличие от нас. Раньше общественная организация «Локомотив» входила в состав профсоюзной организации. И сейчас мы готовы принять ее в свой состав и управлять процессом при условии, если администрация компании через профсоюз будет финансировать «Локомотив». Но пока никто общественную организацию финансировать не собирается, ей предлагают брать спортивные сооружения в аренду на дорогах. И чем рассчитываться?

Подняли на пресс-конференции и



На XI пленуме ЦК Роспрофжела

проблему детской оздоровительной кампании, которая возникла с принятием в прошлом году федерального закона № 213 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных законодательных актов РФ в связи с принятием федерального закона «О страховых взносах в Пенсионный фонд РФ, Фонд социального страхования РФ и фонды обязательного медицинского страхования». Согласно этому документу, из перечня видов социального обеспечения по обязательному страхованию исключены средства на оплату путевок в детские оздоровительные лагеря.

— Этот вопрос решается администрациями областей и краев, — рассказал Виталий Ильич. — Амурская область и Хабаровский край эти вопросы решили положительно. Деньги на финансирование детской оздоровительной кампании на дороге выделены. Однако Приморский край нам отказал в финансировании. Кроме дорожных оздоровительных лагерей этим летом, как и в прошлом

году, на базе отдыха дорпрофсожа «Морской берег» будет организована детская смена. Сто детей в течение трех недель в июне смогут отдохнуть у моря. Затратили мы в прошлом году на оздоровительную кампанию 8 миллионов, в этом году планируем истратить 8,6 миллиона из профсоюзных средств. Кроме того, дорпрофсоюз берет на себя организацию доставки детей, медицинского обслуживания, страхования, кормление в дороге, приобретение мячей для детских оздоровительных лагерей. Смогут дети железнодорожников выехать на отдых и за рубеж. Фирма «Радуга» организует отдых детей в Корею. Организуем отдых и в зимние каникулы: дети отдыхают на «Морском берегу», в Корею. Я думаю, в этом году детская оздоровительная кампания пройдет не хуже уровня прошлого года.

Виталий Бабий отметил, что начальник Дальневосточной железной дороги — социально ориентированный. И это помогает найти общие решения вопросов, касающихся многих социальных проблем, в том числе и детского оздоровления.

Журналистов интересовало, какие изменения произойдут в Российском профсоюзе железнодорожников и транспортных строителей после реструктуризации отрасли.

— Что касается профсоюза, — ответил председатель дорпрофсожа, — то мы уже в течение пяти лет занимаемся вопросом реструктуризации профсоюзных органов. На Дальневосточной железной дороге мы пять лет назад создали единенную первичную профсоюзную организацию, замыкающуюся на ЦК Роспрофжела. Первичная организация дороги подчиняется первичной

организации акционерного общества, которая, в свою очередь, подчиняется Центральному комитету. На съезде были утверждены изменения в Устав Роспрофжела, но, думаю, это не последние изменения. Устав будет совершенствоваться и дальше в соответствии с тем, как будет меняться структура ОАО «РЖД».

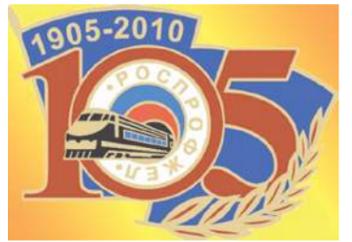
На пресс-конференции Виталий Ильич отметил как положительный факт, что несмотря на кризисный 2009 год профсоюзное членство по всему Роспрофжелу увеличилось на 0,35 процента: с 94 до 94,35 процента! В то время как другие профсоюзы, напротив, потеряли членов профсоюза. По Комсомольску, например, потеряно 17 процентов профсоюзного членства, а Хабаровский край в целом снизил профсоюзное членство на три процента.

— Сейчас члены нашего профсоюза, наверное, понимают, — подытожил выступление Виталий Ильич, — что какая-то сила, защищающая их права, должна быть. Ведь задача профсоюза испокон веков была одна — защита работников — членов профсоюза. И социально-экономическая, и правовая, и социальная. Этим занимаются технические инспекции, правовые инспекторы. Очень много людей обращается в связи с нарушением Трудового кодекса. Кстати, на съезде президент компании Владимир Якунин поблагодарил железнодорожный профсоюз за помощь в выявлении негативных моментов, касающихся вопросов режима труда и отдыха, Трудового кодекса и т. д. Он пообещал, что своевременно будет реагировать и решать поднятые вопросы. Его мнение, что руководству компании это только в помощь.

Юлия ВОЛКОВА



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК В ЧЕТВЕРТОМ ПОКОЛЕНИИ



**Начальник сектора охраны труда
Дирекции управления движением
Дальневосточной железной дороги
Елена Димова — железнодорожник
уже в четвертом поколении! Ее пра-
дед Игнат Прейшаголович (дед отца)
начал работать кондуктором грузо-
вых поездов станции Грозный еще в
30-х годах прошлого века.**

Дедушка Афанасий Завгородний пришел на железную дорогу в 1942 году, устроившись помощником машиниста в Грозненском депо, уже в 1943 году стал машинистом, а вскоре его повысили до должности начальника вокзала ст. Грозный, им он проработал тридцать два года.

Папина тетушка (двоюродная бабушка Елены) служила на том же

вокзале билетным кассиром. В этом же качестве пришла работать на Грозненский вокзал и мама Людмила Повстанко.

— Мама часто работала в ночную смену, — вспоминает Елена. — Когда ночная смена совпала с папиной и меня не с кем было оставить, она брала меня с собой на работу. Было мне в ту пору лет пять. Мама высыпала на стол передо мной горсть монет, и я «пересчитывала» их, копируя ее действия. Когда глаза мои уже слипались, она относила меня в комнату матери и ребенка, где я засыпала. Еще я очень

любила выходить на перрон (вокзал был очень маленький, все на виду, поэтому мама за меня не боялась). Как же мне нравилось наблюдать за поездами! Дома у нас часто было много народу, люди постоянно приходили к маме, спрашивали у нее про билеты, обращались за советами, касающихся предстоящих поездок. Разговоры в семье велись в основном на железнодорожную тематику. Помню, мама пользовалась большим авторитетом среди людей. Да и в семье тоже. Я воспитывалась в большой строгости. Нет, наказывать она меня не наказывала. Но у нее был ярко выраженный характер руководителя. У меня просто не возникало мысли ее не

слушаться.

Работая, мама Елены Людмила Владимировна одновременно поступила в Грозненский филиал Ростовского техникума железнодорожного транспорта. Стала частенько брать дочь с собой на занятия.

— Пока студенты записывали лекции, — рассказывает Елена, — я с восторгом рассматривала выставленные в аудитории макеты стрелочных переводов, автосцепки и колесных пар с «неисправностями». Трогала их и, с завистью наблюдая за взрослыми, думала: «Вот я так тоже буду сидеть среди макетов и записывать лекции!» Все так и получилось.

В 1992 году, когда в Грозном начались волнения, на улицах начали постреливать, позакрывались учебные заведения, семья переехала в Хабаровск, на родину Людмилы Владимировны, чтобы девочка смогла в спокойной обстановке закончить последние два класса школы. Переезжали в спешке, взяв только самое необходимое. К сожалению, старые фотографии железнодорожной династии остались в Грозном.

После окончания школы в 1994 году Елена поступила в ДВГУПС на факультет организации перевозок и управления с целевым договором от станции Хабаровск-1. После окончания ДВГУПС она работала товарным кассиром на ст. Хабаровск-Пристань.

— Условия там были жуткие, — рассказывает Елена. — Здание станции постройки еще сороковых годов сильно обветшало, от ветра с Амура скрипело. Ни водопровода, ни канализации. Окна без решеток, рамы на двух гвоздях. А мы все-таки имели дело с большими суммами денег. Страшно! Бытовые здания также в ужасном состоянии.

В 2003 году Елена перешла работать на станцию Хабаровск-1 инже-

нером по охране труда. В том же году была избрана председателем цехкома, стала членом профкома линейных станций, которым была вплоть до перевода на нынешнюю должность. В 2005 году на отчетно-выборной конференции Елену избрали членом дорпрофсожа.

Зная многие проблемы станции Хабаровск-Пристань изнутри, на колдоговорной конференции работников дороги в 2006 году Елена подняла проблему старых бытовых зданий. Через три месяца дорога выделила средства на установку двух новых зданий контейнерного типа.

В 2007 году председатель цехкома выступила на отделенческой колдоговорной конференции, подняв вопрос о проблемном здании станции Хабаровск-Пристань. И была услышана. Дорогой было выделено порядка 16 млн рублей на установку контейнерного здания из восьми модулей. В конце 2008 года работники станции переехали в новое помещение с удобствами.

Помимо «глобальных» вопросов, Елена решала на своем предприятии и насущные проблемы работников. Заботилась о социальной защите — выделении путевок в оздоровительные учреждения, в детские лагеря, мест в дошкольные учреждения. Контролировала соблюдение работодателем прав работников. Ежемесячно проводила обучение уполномоченных по охране труда, где знакомила с действующими нормативными документами.

— Елена была очень активным, инициативным председателем цехкома, — говорит председатель профкома линейных станций Светлана Ильина. — Многие серьезные вопросы, особенно касающиеся охраны труда, своего профиля, она с легкостью решала на месте. Если не удава-

лось решить проблему на ее уровне, обращалась ко мне. Культурно-массовые мероприятия всегда проводились у них на должном уровне. Могла она увлечь за собой, объединить людей. И они к ней тянулись, прислушивались, советовались. Видимо, лидерские качества Лениной мамы, Людмилы Владимировны, передались по наследству.

В 2007 году Елена перешла работать в дирекцию управления движением Дальневосточной железной дороги начальником сектора охраны труда. По роду своей деятельности часто выезжает на предприятия с проверками. И обязательно интересуется работой уполномоченных.

— Самые распространенные нарушения, зафиксированные уполномоченными, это неудовлетворительное содержание маршрутных проходов (например, проводники высыпали золу с углем в между-путья вместо положенного — в контейнер; где-то смыло настил), недостаточное освещение участков (перегорела лампа), — рассказывает Елена. — Поэтому так важен контроль уполномоченных по охране труда, которые, работая на месте, видят нарушения и доводят факты до сведения руководителей младшего и среднего звена.

Елене, по ее словам, очень нравится работа, ведь любовь к железной дороге корнями из детства. Поэтому, когда ее девятилетний сын Валера несколько лет назад со всей серьезностью заявил, что мечтает продолжить династию железнодорожников и станет обязательно начальником станции Хабаровск-1, она не удивилась. Ведь это семейное. Может быть, и исполнится его мечта.

Юлия ВОЛКОВА

ВЫЯВЛЕНЫ НАРУШЕНИЯ

Технические инспекторы труда профсоюза регулярно проводят проверки состояния охраны труда на предприятиях. И постоянно сталкиваются со случаями нарушений. Например, в Литовковской дистанции пути не организована работа по проведению Дня охраны труда: не разработано положение, отсутствуют отчеты, руководителем дистанции не проводятся инт. С причастными руководителями неудовлетворительно организовано изучение стандартов ОАО «РЖД». С нарушениями организована работа по разработке и пересмотру инструкций по охране труда.

Так, в инструкциях ИОТ ПЧ-15-088-08, ИОТ ПЧ-15-089-08, не указан разработчик; отсутствует приказ о вводе в действие инструкций ИОТ ПЧ-15-089-08, ИОТ ПЧ-15-046-07, ИОТ ПЧ-15-023-05, ИОТ ПЧ-15-033-05; инструкция для обходчиков пути ИОТ ПЧ-15-010-08 не согласована с главным инженером.

В уголке по охране труда механических мастерских дистанции отсутствует график проверки знаний по охране труда и электробезопасности работников на 2010 год, отсутствует выписка из Норм выдачи спецодежды и спецобуви, утвержденных приказом Минздрава РФ от 22.10.08 № 582Н.

В механических мастерских в нарушение требований межотраслевых правил ПОТ РМ-016-2001 работы, проводимые в электроустановках, не оформляются; не ведется журнал учета работ по нарядам и распоряжениям (приложение № 5 ПОТ РМ-016-2001); отсутствует перечень инвентарных средств защиты, распределенных между объектами (ИПИСЗ п. 1.2.3); допуск к работе крановщиков, их помощников, слесарей, электромонтеров, наладчиков приборов безопасности и стропальщиков не оформлен приказом (распоряжением) по организации (ПБ10-382-00 гл. 9, раздел 9.4 п. 9.4.23); отсутствуют утвержденные графики проведения технических освидетельствований технических устройств, эксплуатируемых на опасных производственных объектах дистанции; допускается курение в неустановленных местах.

В помещении цеха ремонта гидроинструмента рабочие места замазаны, у станков имеются подтеки масла, лоток заполнен отработанным маслом, стол для переборки и сортировки деталей залит маслом, инструменты хранятся беспорядочно. В дистанции нарушаются правила пожарной безопасности. Так, в кузнечном цехе не укомплектован пожарный

щит, отсутствует совок для песка; в гараже просрочена проверка огнетушителей (04.12.09), ящики с песком не укомплектованы совками, не укомплектован пожарный щит. Не очищены подходы к емкостям на складе ГСМ, ящики с песком завалены снегом, нет доступа к пожарному щиту, не определены места хранения бочек с ГСМ.

На седьмом линейном участке Комсомольской дистанции пути нарушаются правила технической эксплуатации электроустановок потребителей: используется неисправный сварочный трансформатор — эксплуатация запрещена; электропроводка содержится в неудовлетворительном состоянии, розетки установлены на сгораемом основании; на контур заземления прикреплен силовой кабель.

В мастерской ослаблены губки тисков, отсутствуют таблички с указанием лица, ответственного за работу станка, и список лиц, допущенных к работе на станке; помещения для хранения инструмента не подписаны, не указана категория помещения; в коридоре табельного помещения отсутствуют указатели направления эвакуации. Нарушаются правила промышленной безопасности. Просрочено обучение лиц, ответ-

ственных за безопасное производство работ кранами — дорожный мастер И. К. Меджидов и исполняющий обязанности бригадира пути С. В. Кульчик; отсутствует технологическая карта на выгрузку шпал, нет списков основных перемещаемых краном грузов с указанием их массы, не определено приказом место складирования грузов.

Комсомольская дистанция сигнализации, централизации и блокировки. В нарушение ст. 212 ТК РФ, положения об организации обучения по охране труда и проверке знаний требований охраны труда работников Дальневосточной железной дороги не проведен повторный инструктаж стропальщику цеха механизации А. В. Юдину.

Нарушаются требования промышленной безопасности, так, приказ № 69 от 4 февраля 2010 года «Об организации технического надзора за безопасной эксплуатацией технических устройств на опасных производственных объектах, регистрируемых в инспекции Ространснадзора» не согласован с Ространснадзором; не разработана технологическая карта по складированию грузов, в инструкции по безопасности ведения работ для стропальщика не указан порядок обмена сигналами между стропальщиком

и крановщиком, крановщикам и стропальщикам, не проводится инструктаж относительно порядка и габаритов складирования; в цехе неопределенно место для хранения кислородных баллонов.

Не соблюдаются правила технической эксплуатации электроустановок потребителей. Так, в помещении гаража шины и провода защитного заземления не окрашены в черный цвет, розетки установлены на горючем основании, на выключателе наружного освещения отсутствуют надписи «вкл.» и «выкл.», в смотровой яме освещение не соответствует нормам, светильники не имеют защитного кожуха; в ЩО-2 отсутствует однолинейная схема; в ЩО-1 не заизолированы концы проводов; в сварочном помещении не испытан сварочный реостат, контур защитного заземления не окрашен в черный цвет, на светильнике отсутствует защитный плафон; в электрощитовой схеме магистральной и распределительной сети электрооснащения гаража не соответствует действительности, нет однолинейной схемы. Осмотровая яма в гараже не оборудована стационарными упорами для колес АТС (колесоотбойные брусья). В гараже отсутствует расчет оснащения первичными средствами пожаротушения.

СОБЛЮДЕНИЕ ТК РФ И КОЛДОГОВОРА ОБЯЗАТЕЛЬНО

Об этом напомнили руководителям предприятий правовые инспекторы труда профсоюза на Владивостокском отделении

Соблюдение трудового законодательства и обязательств коллективного договора в локомотивных эксплуатационных депо Смоляниново, Партизанск, ремонтном депо «Приморское» и моторвагонном депо Первая Речка стало темой рассмотрения на президиуме филиала дорпрофсожа на Владивостокском отделении. При подготовке вопросов на президиум правовые инспекторы труда побывали на предприятиях и проверили соблюдение ТК РФ и пунктов обязательств колдоговора на местах.

На заседании президиума было отмечено, что в этих предприятиях между руководством и профсоюзными комитетами сложились деловые, конструктивные отношения, основанные на принципах социального партнерства. Вместе с тем, несмотря на принимаемые меры и постоянный контроль, осуществляемый правовой инспекцией профсоюза, профсоюзными комитетами предприятий, не в полной мере уделяется внимание социальной и правовой защите членов профсоюза, вопросам контроля за деятельностью хозяйственных руководителей по созданию безопасных условий труда на рабочих местах, редко рассматриваются вопросы оплаты и стимулирования труда на

своих заседаниях, не всегда готовится исчерпывающий справочный материал к рассмотрению этих вопросов.

Локомотивное эксплуатационное депо Смоляниново. Работодателем не выполняется обязанность по ознакомлению работников с результатами аттестации рабочего места при приеме на работу. Между тем такая обязанность работодателя оговорена пунктом 2.6 Правил внутреннего трудового распорядка депо.

Установлено отсутствие регламентирования в трудовых договорах всех машинистов и помощников машиниста предоставления дополнительного отпуска за работу во вредных и (или) опасных условиях труда в количестве 14 календарных дней. Например, машинисту Е. С. Овчинникову согласно личной карточки формы Т-2 предоставляется дополнительный отпуск, в трудовом договоре указание на обязанность работодателя и право работника на предоставление дополнительного отпуска отсутствует.

Имеет место несоответствие записям в трудовых договорах работников с записями в других документах личного учета, отсутствие перечня функциональных обязанностей, вменяемых распределителям работ (5 человек), в связи с

чем невозможно установить конкретный круг обязанностей данной категории работников.

Установлено нарушение прав работников на полностью и своевременно получение заработной платы. В соответствии с п. 1.3 Положения о премировании работников за опоздание на работу и ранний уход с работы работник подвергается депремированию в размере 25 процентов. Вместе с тем установлены многочисленные случаи, когда работники за указанное нарушение лишались премии полностью. Выявлен факт привлечения работника к дисциплинарной ответственности за действия, совершенные вне рабочего времени и вне территории предприятия.

Работники привлекаются к видам дисциплинарной ответственности, не предусмотренным трудовым законодательством: «предупрежден», «ограничить в разборе»...

Эксплуатационное локомотивное депо Партизанск. В трудовых договорах всех работников не регламентированы сроки (конкретные дни) выплаты заработной платы работникам в соответствии с ч. 6 ст. 136 Трудового кодекса РФ.

Имеются случаи заключения трудовых договоров с работниками без указания на характеристику вредных условий труда. На момент проверки

не выполнено требование правовой инспекции от 28 октября 2009 года, не отменено действие приказа № 409 от 11.08.2009, изданного с нарушением требований ст. 192 ТК РФ.

Установлен факт необоснованного отстранения работника от выполнения своих должностных обязанностей.

Локомотивное ремонтное депо «Приморское». Во всех приказах о приеме на работу указан размер надбавки к заработной плате работника за «работу в районах Крайнего Севера и приравненных к ним районах», однако работники депо работают в условиях южных районов Дальнего Востока, соответственно, получая надбавки к заработной плате за работу в этих условиях.

Ни один работник депо не ознакомлен с Правилами внутреннего трудового распорядка, с Положением о премировании работников. На момент проверки отсутствовали должностные инструкционные карточки и перечни функциональных обязанностей на работников депо, в связи с чем невозможно установить конкретный круг обязанностей работников.

Выявлены факты привлечения работников к дисциплинарной ответственности с нарушением требований ст. 192, 193 Трудового кодекса РФ. До применения дисциплинарного взыска-

ния от работников не истребованы письменные объяснения проступка, акты об отказе работника оформить объяснение в течение двух рабочих дней не составляются. Работники не ознакомлены с приказами о привлечении их к дисциплинарной ответственности.

Выявлены факты не предоставления работникам-инвалидам социальных льгот и гарантий, предусмотренных ФЗ-74 от 09.06.2001 года «О социальной защите инвалидов в РФ» в части предоставления таким работникам дополнительных оплачиваемых отпусков.

Моторвагонное депо Первая Речка. Установлены нарушения сроков периодического медицинского освидетельствования (комиссии) работниками депо. Имеются случаи издания приказов по депо с нарушением требований трудового законодательства.

Установлено нарушение требований ст. 65 Трудового кодекса РФ о запрещении требования от лиц, поступающих на работу, документов, не предусмотренных ТК и иными нормативными документами. При приеме на работу у работников требуют документ из линейного отделения внутренних дел на транспорте об отсутствии претензий.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОФСОЮЗА

На состоявшемся XI пленуме ЦК Роспрофжела были рассмотрены вопросы о работе организаций профсоюза по социальной защите и сохранению рабочих мест в условиях финансового кризиса и о задачах комитетов профсоюзов по культивированию и пропаганде здорового образа жизни.

С докладом на пленуме по первому вопросу выступил лидер Роспрофжела Николай Никифоров. В своем выступлении он отметил несомненные успехи профсоюза в работе по сохранению рабочих мест для членов профсоюза в условиях финансового кризиса. А с выходом из него — работу профсоюзных организаций по переводу работников на режим полного рабочего времени.

Вместе с тем в ряде профсоюзных организаций эта работа была поставлена либо крайне слабо, либо велась бессистемно, в результате чего возникли проблемы, решение которых требовало дополнительных усилий, приводило к невыполнению положений коллективных договоров. Однако принципы социального партнерства позволяли профсоюзу добиваться поставленных целей и обеспечивать социальную защиту тружеников — членов Роспрофжела.

И все же, как подчеркнул Николай Никифоров, позитивные тенденции в работе предприятий пока не носят устойчивого характера, отрицательное влияние кризиса на экономику

полностью не преодолено. И уже в этом году отмечались попытки работодателей в целях повышения производительности труда искусственно увеличивать количество работающих в режиме неполного рабочего времени или находящихся в отпусках без содержания. Задачи организаций профсоюза — пресекать подобные попытки, обеспечивать гарантированное соблюдение требований трудового законодательства и выполнения положений коллективных договоров.

Приверженность принципам социального партнерства подтвердил в своем выступлении и вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов. Он заверил участников пленума, что в ОАО «РЖД» поставлена задача наряду с повышением мотивационной составляющей коллективного договора не допустить его ухудшения по сравнению с действующим. Он выразил признательность за проводимую работу по контролю за соблюдением законности в трудовых отношениях и призвал активизировать работу правовой инспекции профсоюза, на результатах которой работодатели намерены учить своих специалистов или же заставлять их соблюдать требования закона. Однако вице-президент компании высказался категорически против требований профсоюза ужесточить спрос за нарушения требований трудового законодательства, сославшись на то, что это прерогатива работодателя.

Наряду с этим Дмитрий Шаханов

заявил и о готовности администрации реформировать свое отношение в подходах к организации спортивной работы и культивированию здорового образа жизни среди работников ОАО «РЖД»

С докладом о задачах профкомов по пропаганде здорового образа жизни выступил также председатель профсоюза Николай Никифоров, на конкретных примерах рассказавший о положении дел в ряде профсоюзных организаций по культивированию здорового образа жизни членов Роспрофжела. О значимости этой работы свидетельствует и обращение в адрес пленума известного спортсмена и организатора спортивной работы в стране Вячеслава Фетисова. Однако по состоянию на 1 января 2010 года в нее вовлечено всего 6,9 процента работников ОАО «РЖД». И это в то время как в организациях метрополитенов этот показатель 15 процентов, в ведомственной охране — 16, а в целом по России — 11.

В последнее время основной ориентир деятельности объектов спортивного назначения был направлен на безбюджетную деятельность. Как следствие они закрывались, вовлекались в гражданско-правовой оборот. Повсеместно вводилась плата за пользование объектами, из штатов хозяйственных структур практически выведены специалисты по организации спортивно-массовой работы, прекратилось строительство простых плоскостных сооружений, не



проводилась производственная гимнастика, постоянно происходило реформирование физкультурно-спортивного общества «Локомотив».

Практически не уделялось внимание организации спортивной работы на железнодорожных узлах. Анализ показывает, что при наличии собственных спортивных объектов вблизи мест проживания работников, доля занимающихся самостоятельно физической культурой и спортом в свободное от работы время возрастает с 7,3 до 27,7 процента, а занимающихся физической культурой и спортом в организованной форме (в секциях, группах здоровья и т. д.) с 3,3 до 34 процентов.

В принятом по данному вопросу постановлении отмечается необходи-

мость предусмотреть в коллективных договорах специальный раздел по организации спортивно-массовой работы, пропаганде здорового образа жизни, а также ряд других мер, способствующих привлечению работников, членов их семей к занятиям физической культурой и спортом.

Совместно с Департаментом социального развития ОАО «РЖД» (по согласованию) определить социальным обособленным подразделениям РКСО «Локомотив» по организации спортивно-массовых мероприятий, привлечению работников, членов их семей к занятиям физической культурой и спортом, сделать акцент на проведение этой работы на железнодорожных узлах.

ГОДЫ СТАНОВЛЕНИЯ

В 1923 году был создан Никольско-Уссурийский участковый комитет профсоюза. С 1939 по 1946 год функционировал объединенный Ворошилов-Уссурийский районный комитет профсоюза отделения движения и отделения паровозного хозяйства. В годы войны профсоюзы стояли во главе соревнования, развернувшегося на всех участках дороги.

В сентябре-октябре 1946 года было организовано хозрасчетное самостоятельное Ворошиловское отделение Приморской железной дороги, которое объединило отделения движения и паровозного хозяйства, а также вагонный участок.

С декабря 1946 по июль 1960 года отделением руководил Василий Григорьевич Савченко. В ноябре 1946 года состоялась отчетно-выборная конференция профсоюза уссурийских железнодорожников. Председателем райпрофсожа Ворошилов-Уссурийского отделения был избран М. П. Яворов. После объединения Приморской и Дальневосточной железных дорог он возглавил дорпрофсоюз ДВЖД.

В 1948 году председателем Ворошилов-Уссурийского райпрофсожа стал Павел Петрович Дарьин. 7 января 1950 года председателем райпрофсожа Ворошилов-Уссурийского отделения дороги был избран Федор Афанасьевич Щербинин, работавший ответственным секретарем в районном комитете профсоюза с октября 1948 года. 1979

по 1989 год райпрофсоюз возглавлял Василий Александрович Сухих. До этого он в течение пяти лет был секретарем районного комитета профсоюза.

С 1979 года секретарями райпрофсожа работали Эмма Петровна Мащенко (1979—1981), Геннадий Федорович Уткин (1981—1986), Владислав Николаевич Даньковский (1986—1993). Для Уссурийского отделения дороги эти годы характерны продолжением работы по совершенствованию перевозочного процесса, окончанием строительства линий электропередач и перевода электроснабжения на питание от сетей Дальэнерго, строительством новых объектов социальной сферы.

В 1946 году первым председателем райпрофсожа Владивостокского отделения дороги был старейший работник железнодорожного транспорта Леонид Андреевич Езута. В этой должности он работал до 1956 года. Вместе с ним секретарем райпрофсожа трудился Д. А. Марчишин.

Главной задачей руководства отделения дороги и райпрофсожа в тот период времени являлась мобилизация работников дороги на выполнение первого послевоенного пятилетнего плана (1946—1950). Одновременно принимались меры по реконструкции предприятий, укреплению их материально-технической базы.

Много внимания уделялось эксплуатационной работе. Помогало массовое социалистическое соревно-

вание, которое получило невиданный размах. Железнодорожники продолжали борьбу за наиболее продуктивное использование паровозов, вагонов. Широкомасштабным стало движение за экономию топливных и материальных ресурсов. Росло число стахановцев, мастеров вождения тяжеловесных и скоростных поездов.

Высоких результатов добились машинисты А. Г. Ларинский и Колесников из депо Ворошилов-Уссурийский, С. С. Гринько из депо Смоляниново, Е. И. Емельянов, Н. А. Козодоев, К. Д. Иванов из депо Первая Речка. Хорошо работали комсомольско-молодежные паровозные бригады Алексея Галанцева из депо Ворошилов-Уссурийский, Анатолия Чикаленко и Александра Аверкова из депо Смоляниново, Дмитрия Рослова из депо Первая Речка.

Применяя метод С. Г. Дорохова, диспетчера ст. Уссурийск, лучших результатов добились поездные диспетчеры отделения Мухин, Ушакевич, И. К. Александров, А. С. Козлов, И. Ф. Бобров. Настоящими мастерами формирования состава зарекомендовали себя составители Ломоносов, Минаев и Копач. Добросовестно трудились главные кондукторы А. В. Мануилов, В. Г. Гарифулин, старший стрелочник Е. М. Ищенко.

В 1953 году Владивостокское отделение вошло в состав Дальневосточной железной дороги. Спустя год, в 1954 году, в состав Владивостокского отделения дороги



вошло Сучанское отделение.

С 1956 по 1964 год начальником дороги работал С. М. Барабаш. Председателями райпрофсожа отделения дороги были Дмитрий Ануфриевич Марчишин (1956—1960), Иван Евтихийевич Супруга (1960—1972). Секретарями райпрофсожа работали Михаил Андреевич Слетов (1958—1963), Григорий Васильевич Киселев (1963—1983).

С 1972 по 1988 год председателем райпрофсожа работал Николай Андреевич Федотов. С 1988 по 2000 год председателем райпрофсожа отделения дороги работал замечательный лидер профсоюзного движения Валерий Федорович Каченко.

Секретарем (1983—1989), а затем заместителем председателя райпрофсожа (1989—2000) был Альберт Петрович Образцов.

В соответствии с указанием МПС в 1997 году произошло укрупнение Владивостокского отделения за счет присоединения к нему Уссурийского отделения дороги. Районные комитеты профсоюза продолжали функционировать до 2000 года. В декабре 2000 года на отчетно-выборной профсоюзной конференции отделения дороги был избран новый состав Владивостокского райпрофсожа, главой которого стал бывший председатель Уссурийского райпрофсожа Геннадий Федорович Уткин.

НИНА РОДИНА: НЕРАВНОДУШНЫЕ — ВОТ ГЛАВНОЕ В РАБОТЕ

Первичная профсоюзная организация компании «Экспресс Приморья» довольно молодая, она была создана в сентябре 2005 года. На организационном собрании был избран профсоюзный комитет. В апреле 2010 года прошла отчетно-выборная конференция, на которой председатель профкома Нина Родина отчиталась о том, что было сделано за пять лет.

Члены профсоюза решили, что нынешний председатель — человек активный, неравнодушный, достойно представляет их интересы. Потому и решили оставить Нину Анатольевну еще на один срок. А мы попросили рассказать председателя профкома компании «Экспресс Приморья» о деятельности профкома.

— **Нина Анатольевна, что вы считаете самым важным в деятельности профкома?**

— В профком постоянно обращаются члены профсоюза со своими проблемами, со своими бедами, и для каждого необходимо, чтобы его выслушали, помогли советом, приняли участие в решении проблемы. Считаю, что все члены профкома должны быть не только грамотными, опытными работниками, но и, самое главное, — неравнодушными. К сожалению, о проблемах некоторых наших работников я узнаю от самих работников. А ведь на каждом участке есть представители профкома. Неравнодушные — вот главное в работе профкома.

— **Как профком участвовал в**

выполнении обязательств коллективного договора?

— На заседаниях профкома рассматривались вопросы соблюдения трудового законодательства, решение социальных вопросов, охраны труда, режима труда и отдыха, премирования, а также выполнение администрацией обязательств по осуществлению социальных льгот и гарантий, определенных Трудовым кодексом и коллективным договором.

Рассматривались вопросы превышения норм часов у сменных работников, Постоянно велась работа по снижению сверхурочных. Надо отметить, что в этом направлении есть положительные результаты. Если в 2007 году было допущено 3935 часов сверхурочной работы, в 2008-м — 2873, то в 2009-м — 784.

За пять лет согласно плану работы проведены 59 заседаний профкома, 2 собрания и 4 конференции.

— **Как изменились условия труда работников за этот период?**

— Профком осуществляет и осуществляет контроль за состоянием охраны труда. Например, билетные кассы, которые были переданы ДОП-5 в компанию, оставляли желать лучшего. Это касалось и оснащения техникой, мебелью, и бытовых условий. Не без участия профкома во все билетные кассы были приобретены огнетушители, которые ежегодно проходят переосвидетельствование и перезарядку. Практически во всех билетных кассах была заменена мебель, приведена в соответс-

твие документация по охране труда. Профком взял на себя обязанность обеспечить билетные кассы, а также участок контролеров-кассиров, резерв проводников бытовой техникой для осуществления горячего питания работников. Профкомом приобретены электрочайники и микроволновые печи. Всего профкомом приобретено бытовой техники на 85 тысяч рублей, и сегодня эта работа продолжается. По рекомендации профкома билетные кассы, где отсутствует централизованное водоснабжение, стали обеспечиваться питьевой бутылированной водой. Три билетные кассы (Надеждинская, Аэропорт, Шкотово) по обеспечению питьевой водой взял на себя профком. Проводимая на предприятии работа по охране труда позволила снизить уровень производственного травматизма.

Для создания нормальных условий труда работников на участок резерва проводников был приобретен стационарный кондиционер. Кондиционер также планируется приобрести в билетную кассу ст. Угольная.

— **Часто ли обращаются члены профсоюза по вопросам нарушения их трудовых прав?**

— Я бы не сказала, что часто, но нарушения бывают. Особенно в период, когда из-за уменьшения объемов работы произошло сокращение штатов. Профком проводил проверки, рассматривал эти вопросы на заседаниях. Нарушений не было обнаружено. Всем высвобождаемым

работникам были предложены места в компании «Транс Экспресс», занимающейся пассажирскими перевозками в дальнейшем следовании.

Впрочем, часть обращений происходит из-за плохой информированности работников о деятельности компании, о задачах, которые стоят перед коллективом. Здесь еще не дорабатывают и руководители подразделений, и члены профкома.

Возникали и трудовые споры, но большинство из них удалось решить путем переговоров с руководителем в рабочем порядке, а также с помощью консультаций, разъяснений пунктов ТК РФ и локальных актов.

— **А каких успехов удалось добиться в других направлениях деятельности?**

— В 2009 году профкомом было принято решение о 50-процентной оплате стоимости путевок на санаторно-курортное лечение работников компании. В 2009 году этим воспользовались три работника. С начала этого года — уже четыре. Единственное, из-за затратности приходится лимитировать число приобретаемых профкомом путевок.

— **Профком «Экспресса Приморья» принял активное участие в разработке нового коллективного договора на 2010—2013 годы. Какие изменения в лучшую сторону удалось отстоять?**

— Переговоры с руководством компании по внесению изменений и дополнений в коллективный договор проходили в марте этого года. В целом коллективный договор не

изменился. Внесены изменения, приводящие пункты в соответствие с трудовым законодательством. Откорректирован пункт по приобретению работниками бытового топлива, включено дополнение, что работодатель ежегодно будет компенсировать фактические затраты по предъявленным документам в соответствии с правилами обеспечения бытовым топливом. Есть изменения в части социальных выплат. Решено отменить материальную помощь работникам при уходе в отпуск и пустить эти средства на материальную помощь работникам, воспитывающим детей в неполных или многодетных семьях, для приобретения путевок детям в санатории и оздоровительные лагеря. Это связано с тем, что постановлением губернатора Приморского края возмещение затрат на приобретение путевок предусмотрено только сиротам и малообеспеченным семьям. Все остальные выплаты, определенные разделом колдоговора «Социальные льготы и гарантии» сохранены.

— **И главная задача на сегодня?**

— Сегодня главной задачей мы считаем при тех объемах работы, которые у нас имеются, сохранить рабочие места. Кроме того, в это сложное время не допускать нарушения трудовых, социально-экономических прав работников и невыполнения обязательств коллективного договора.

Беседовала
Антонина ПИВНЕВА



ЗДОРОВЬЕ — ПРОБЛЕМА СТРАТЕГИЧЕСКАЯ

Филиал дорпрофсожа на Владивостокском отделении объединяет 95 первичных профсоюзных организаций предприятий различной формы собственности. На учете состоят 27 926 членов профсоюза. Общий уровень профсоюзного членства по филиалу составляет 98,78 процента. В 62 организациях профсоюзное членство составляет 100 процентов.

В марте 2010 года создана первичная профорганизация Владивостокского центра управления железнодорожными станциями и избран освобожденный председатель профсоюзного комитета — С. В. Переверзева. Планируется проведение учредительной конференции на предприятии аутсорсинга «Амур-Экспресс», объединяющем более 500 работающих.

В 2009 году правовой инспекцией филиала рассмотрены 45 обращений членов профсоюза, проведены 90 проверок, при проведении которых 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 законодательства.

По требованию правовой инспекции труда отменены необоснованно примененные к работникам дисциплинарные взыскания в отношении 40 работников, возвращено работникам незаконно удержанных премиальных выплат, денежной компенсации за задержку в перечислении отпускных в сумме около 303 тыс. рублей.

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 были выявлены 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.

В апреле прошлого года все члены профсоюза Владивостокского филиала дорпрофсожа были застрахованы от несчастных случаев в быту на общую сумму 1345 тыс. рублей. По состоянию на 1 января страховое возмещение по договору страхования с компанией ДальЖАСО выплачено 916 членам профсоюза на сумму 1137 тыс. рублей.



Александр Иванович ЛЫСАК, технический инспектор профсоюза на Владивостокском отделении дороги, постоянный автор нашей газеты. Он регулярно рассказывает о том, как соблюдается охрана труда на предприятиях, что делается в плане улучшения санитарно-бытовых условий, присылает фотографии, наглядно показывая как положительный опыт, так и недостатки. Сегодня мы предлагаем его очередной рассказ.

Большое внимание вопросу снижения заболеваемости работников уделяется во Владивостокском филиале дорпрофсожа. Ежегодно вопрос снижения заболеваемости работников рассматривается на президиуме. Технические инспекторы в ходе проверок предприятий обязательно контролируют работу инженерно-врачебных бригад и профкомов по данному вопросу и подсказывают, как лучше организовать их работу.

В очередной раз вопрос о работе по снижению заболеваемости работников был рассмотрен на президиуме Владивостокского филиала 21 апреля 2010 года.

Как же работали инженерно-врачебные бригады и профсоюзные комитеты за прошедший год? По итогам 2009 года снижена заболеваемость в ЛВЧД-3, ТЧ-7, собственном НОД, МАБ, ПМС-320, ВЧДР-5, ст. Находка, Гродеково, ПЧ-8, ПЧ-10, ПЧ-12, ВЧДР-3, ШЧ-6 и ряде других структурных подразделений Владивостокского отделения дороги, предприятиях дорожного подчинения и филиалах дирекции.

Хочется отметить хорошую работу ИВБ в ремонтном вагонном депо Партизанск. На заседания ИВБ готовился подробный анализ по случаям и причинам заболеваемости, членами ИВБ проводятся проверки в подразделениях для выяснения причин заболеваемости, разрабатываются конкретные мероприятия на снижение заболеваемости. В 2007 году заболеваемость по этому предприятию составляла 91,18 случая на 1028,3 дня нетрудоспособности на 100 работающих. В 2008 году снизилась. За 2009 год заболеваемость составила 67,78 случая на 989,12 дня нетрудоспособности на 100 работающих.

Большая работа проведена в этом депо по улучшению вентиляции, что положительно повлияло на улучшение воздушной среды и снижение заболеваемости органов дыхания. Копии анализа, который проводят в вагонном депо, и копии протокола заседания ИВБ бригады я отправил председателям профкомов в качестве примера. Конечно, не совсем все идеально, но есть чему поучиться, сделать для себя выводы.

Вместе с тем необходимо отметить, что в целом положение дел

с заболеваемостью на предприятиях отделения дороги далеко не благополучно.

За 2009 год допущен рост заболеваемости по отношению к 2008 году на станциях Находка Восточная, Владивосток, в ТЧ-14, ПЧ-14, РЦС-3, ШЧ-8, ПЧ-13, ПЧ-9, ДС Спасск-Дальний, локомотивном ремонтном депо «Приморское».

Наибольшая заболеваемость работников за 2009 год допущена в ПМС-18 — 97,7 случая и 1485,63 дней нетрудоспособности на 100 работающих. В Спасск-Дальненской дистанции пути заболеваемость составила 92,8 случая и 1579,65 дня нетрудоспособности.

Остается высоким уровень заболеваемости в Сибирцевской дистанции пути — 76,66 случая и 1075,92 дня нетрудоспособности на 100 работающих; Ружинской дистанции пути — 76,47 случая и 1053,55 дня нетрудоспособности. В эксплуатационном локомотивном депо Смоляниново выплаты по больничным листам за первый квартал 2010 года составили 2 140 097 рублей. Из них по социальному страхованию 1 781 110 рублей и 358 987 рублей за счет средств самого предприятия. В среднем за месяц выплаты по больничным листкам составляют 713 366 рублей. Если положение дел не улучшится то, за год эта сумма составит около 9 миллионов рублей.

Как показали проверки на станциях Владивосток, Находка, ШЧ-8, ОМТО, МЧ-3, локомотивном депо Смоляниново в этих подразделениях заседания инженерно-врачебных бригад проводятся формально. При подготовке заседаний не устанавливаются производственные участки, цеха, в которых происходит рост заболеваний. Не делается анализ причин, влияющих на рост заболеваемости (отсутствие или не использование спецодежды, плохая подготовка к работе зимой, нарушение режима труда и отдыха, нарушение технологии производства и т. д.), не разрабатываются конкретные мероприятия, направленные на снижение заболеваемости. Практически во всех подразделениях в приказах на создание инженерно-врачебных бригад в состав ИВБ не приглашены, а в приказном порядке введены, предсе-

датели профкомов, врачи, не распределены обязанности между членами бригад. Не определено, кто готовит справочный материал, кто проводит анализ состояния заболеваемости, какие меры принимаются при росте заболеваемости на предприятии и т. д. В ремонтном локомотивном депо «Приморское» ИВБ вообще не создана.

На вопрос, в какой колонне больше всего и чем болеют локомотивные бригады, главный инженер эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново Анатолий Николаевич Шевченко на совещании по заболеваемости ответил, что такого анализа нет. Так же отчитывались и другие представители предприятий. Тогда о каком анализе и работе ИВБ может идти речь? Для чего вообще собирается ИВБ? Послушать справку цехового врача. Но в справке цеховых врачей приводятся только общие цифры: чем болеют работники, сколько заболело. А конкретно проанализировать больничные и установить, в каком цехе допущен рост заболеваемости, могут только в отделах кадров, через которые проходят больничные листы. И делать это необходимо ежемесячно, чтобы не упустить время.

Выяснив подразделение, участок, в котором допущен рост заболеваемости, узнав, чем болели работники (простуда, заболевания органов пищеварения, органов кровообращения и т. д.), членам ИВБ необходимо провести обследование данного подразделения, участка, выяснить причины, приводящие к заболеваемости (наличие сквозняков, неприменение средств защиты, тяжесть труда, нарушение режима питания и другое) и разработать меры по устранению этих причин.

Во Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки не уделяется должного внимания улучшению санитарно-бытовых условий работников. В подразделениях дистанции отсутствуют помещения для сушки спецодежды. При потребности в душевых 42 шт., в наличии 5. Не организована стирка спецодежды. На 32 цеха в наличии 7 комнат приема пищи. Не проводится замена старых шкафов для хранения спецодежды. При наличии 248 гардеробных и плане по замене гардеробных на 2008 год 10 штук, заменили 8. В 2009 году на дистанции не было запланировано улучшение санитарно-бытовых условий работников.

Не хватает помещений для сушки спецодежды в дистанциях пути, на ПТО вагонов, станциях, подразделениях ЭЧ и т. д. Рабочие после дождя, выходя на работу в следующую смену, вынуждены надевать мокрую спецодежду. И как здесь не заболеть, особенно в весенний и осенний период?

При проверках были выявлены случаи антисанитарного содержания бытовых помещений. В ЛВЧД-3 в душевых, в помещении приема пищи в цехе подготовки вагонов и участке единой технической ревизии длительное время не удалялся грибок. И только после повторного представления технического инспектора ремонт был проведен. В ремонтном локомотивном депо «Приморское» по станции Смоляниново рабочие принимают пищу на рабочих местах, так как не достаточно оборудованных мест приема пищи.

Не уделяют должного внимания

вопросу заболеваемости и профкомы. В 2009 году не рассматривали на заседаниях профкомов вопрос заболеваемости в ТЧР «Приморское», ШЧ-8, ОМТО, ВЧД-5. В протоколах заседаний профкомов ТЧ-8, РЦС-3, ПЧ-13 и других просто переписана справка предоставленная врачами или материал инженерно-врачебной бригады предприятия. В постановлениях отсутствуют критические замечания и постановочные вопросы, направленные на снижение заболеваемости.

Не на должном уровне организована работа и инженерно-врачебной бригады отделения дороги. В соответствии с приказом начальника отделения № 957/НОД от 24.11.08 кроме как проверять работу инженерно-врачебных бригад подразделений при проведении целевых и оперативных проверок она ни чем и не должна заниматься. Не выполнен пункт 4 приказа, не создана инженерно-врачебная бригада аппарата отделения дороги. В 2009 году инженерно-врачебная бригада не собиралась, было проведено только одно совещание при главном инженере отделения дороги, после его извещения о подготовке президиума филиала дорпрофсожа по вопросу заболеваемости. В соответствии с Положением об ИВБ, утвержденным приказом начальника дороги № 611/Н от 29.07.05, заседания ИВБ должны проводиться не реже одного раза в квартал.

В 2010 году картина повторилась. Не были подведены итоги за первый квартал и итоги по вопросу заболеваемости за 2009 год. 9 апреля 2010 года собрали совещание под председательством заместителя главного инженера отделения дороги. На совещание из 7 начальников отделов, членов ИВБ отделения дороги, пришел только один руководитель отдела.

И еще, на мой взгляд, этот вопрос не сдвинется с места до тех пор, пока на него не обратит внимание первый руководитель предприятия, пока председатели профкомов на заседаниях, а возможно и собраниях коллективов не будут уделять ему должного внимания. И чтобы это произошло, необходимо провести обучение председателей и заместителей председателей ИВБ, лиц, ответственных за снижение заболеваемости на предприятиях с контингентом менее 600 человек, где не созданы ИВБ, показать примеры правильной организации работы по вопросу снижения заболеваемости, и, главное, заниматься этим вопросом не перед заседаниями президиума филиала дорпрофсожа, а постоянно. На предприятиях не нужно ждать анализа из поликлиник. Все больничные проходят через отделы кадров. Поэтому на каждом предприятии должен быть ежемесячный анализ случаев заболеваемости, и как только возникает рост, немедленно собирать ИВБ и разбирать, где упустили, что нужно сделать, чтобы снизить рост заболеваний. Тогда и будут результаты.

Снижение заболеваемости у работников должно стать общей задачей администрации и профсоюза. А нерадивых руководителей и председателей профкомов пора призвать к ответственности.

Александр ЛЫСАК,
технический инспектор труда
филиала дорпрофсожа на
Владивостокском отделении

ВО ГЛАВЕ — ЗАБОТА О ЧЕЛОВЕКЕ

Приказом МПС в 1946 году на Дальневосточной железной дороге были созданы Облученское, Хабаровское, Бикинское, Комсомольское отделения дороги. Начальником Хабаровского отделения дороги был назначен инженер-майор движения Борис Антонович Павлович. Наравне с административными изменениями была проведена работа по созданию профсоюзной организации Хабаровского отделения. Председателем районной профсоюзной организации был избран Г. П. Ирошников. Он возглавлял райпрофсоюз с 1946 по 1956 год.

Основные усилия профсоюза были направлены на совместные действия с руководством отделения по устранению имеющихся узких мест на дороге, а именно на усиление безопасности движения поездов, улучшение производственно-технической и ремонтной базы, а также на жилищное строительство. Только за 1947 год были построены три 6-ти и 8-квартирных дома и 10 индивидуальных жилых домов для локомотивных бригад на ст. Хабаровск-2, а также для путейцев построен один 3-квартирный дом на ст. Амур. Однако из-за нехватки рабочей силы и строительных материалов работы по строительству многих объектов вовремя не выполнялись. Из наиболее значимых объектов, выполненных в 1947 году, — механизированная горка на ст. Хабаровск-2.

В 1956 году был построен пионерский лагерь для детей железнодорожников на ст. Вяземская. Это очень значимо т. к. теперь стало возможным организовать летний отдых детей не только Хабаровска, но и всей линии.

С 1958 по 1960 год председателем райпрофсоюза был Алексей Степанович Бакшеев. При нем лагерь интенсивно развивался и благоустраивался. Попасть на отдых в этот лагерь было мечтой многих детей, чьи родители трудились на железной дороге. Лагерь

принимал за одну смену по 800 детей. Была построена столовая на 1000 мест, медицинский корпус с изолятором на 10 коек, отдельное помещение для 2 холодильных камер, подведено резервное электроснабжение. Позже в лагере был построен открытый бассейн.

Особое значение в истории Хабаровского отделения дороги и становлении районной профсоюзной организации отведено 1960 году. Председателем райпрофсоюза был избран Павел Иванович Пищулин. На профсоюзном обслуживании в райпрофсоже состояли 217 первичных организаций. Из них всего в 9 были освобожденные председатели профкомов. Это были организации численностью свыше 700 человек. Общая численность работников отделения дороги составляла около 32 тысяч человек. Охват профсоюзным членством составлял 97 процентов. Райпрофсожем велась большая работа по укреплению авторитета профсоюза на предприятиях. На отделении постоянно происходили структурные изменения и в соответствии с ними укрупнялись, объединялись первичные организации, особенно те, где общая численность работающих была более 700 человек.

Профсоюз стремился, чтобы наравне с трудовыми успехами железнодорожников улучшались и социально-бытовые условия. В 1964 году методом народной стройки под руководством месткома коллектив депо Хабаровск-2 возвел здание, в котором разместились красный уголок и спортивный зал, на территории депо была оборудована автобусная остановка.

В 1967 году райпрофсоюз возглавил Павел Петрович Дарьин. В это время государственный отдел культуры перешел в райпрофсоюз Хабаровского отделения дороги 10 клубов, 45 киноустановок, которые работали на линейных станциях от Хабаровска до Архары, Бикина, Ленинска, Чегдомына. В семи

из десяти клубов работали профсоюзные библиотеки. Линию обслуживали три вагона-клуба. Райпрофсоюз руководил и работой ДСО «Локомотив», а также пяти стадионов. В эти годы начальником Хабаровского отделения был Александр Карпович Подгребной. Именно он поддержал предложения райпрофсоюза по реконструкции стадиона на ст. Хабаровск-2. Были построены трибуны со встроенными служебно-бытовыми помещениями.

Поддержал он и идею профсоюза по реконструкции клуба ст. Хабаровск-2. В результате была сделана пристройка. И сегодня на ст. Хабаровск-2 действует современный Дворец культуры, который в 2004 году пережил свое второе рождение после капитальной реконструкции.

Более двадцати лет отдал профсоюзной работе Василий Митрофанович Чупеев. С 1964 по 1971 год он работал ответственным секретарем райпрофсоюза, а с 1971 по 1985-й избирался председателем райпрофсоюза. Продолжалась работа по укрупнению профсоюзных организаций, была разработана система контроля и отчетности по работе первичных организаций. Большое внимание уделялось обучению профактива. Именно в 70-е годы создавалась система работы аппарата райпрофсоюза по организации учебы профсоюзных активистов...

С 1985 по 1987 год районный комитет профсоюза возглавлял Владимир Иванович Леонтьев, а с 1987 по 1989 год — Виктор Семенович Кинаш.

Девяностые годы — время больших перемен. Они коснулись всех, и задача профсоюза была в том, чтобы сохранить свои позиции, по-прежнему отстаивать интересы работников отрасли, их трудовые права и социальные гарантии. На первый план выходят вопросы трудового законодательства, обеспечения нормальных условий труда и соблюдения всех

требований по охране труда.

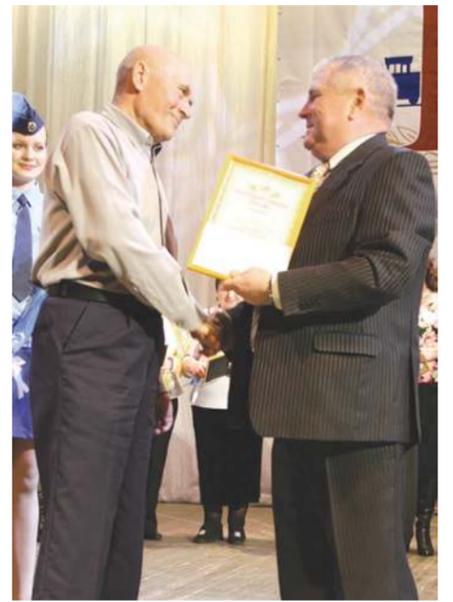
В 1990 году райпрофсоюз возглавил Евгений Николаевич Сандаков. Как член президиума дорпрофсоюза, член Центрального комитета профсоюза, Евгений Николаевич принимает непосредственное участие в разработке и контроле исполнения Отраслевого соглашения, коллективного договора Дальневосточной железной дороги.

Двадцать лет он бесменно руководит теркомом (ныне филиалом дорпрофсоюза) на Хабаровском отделении дороги. Позади «трудные» значительные изменения в работе профсоюза произошли с началом реформирования отрасли, но на любом этапе работы Евгений Николаевич занимает активную позицию по защите трудовых прав и соблюдению социальных гарантий членов профсоюза.

Сегодня на учете в Хабаровском филиале дорпрофсоюза состоят 75 первичных организаций. Численность работающих составляет 20 395 человек, членов профсоюза — 20 116 человек. Охват профсоюзным членством составляет 98,63 процента.

В структуре первичных профсоюзных организаций 502 профгруппы и 64 цеховых комитетов. 16 профсоюзных организаций возглавляют освобожденные председатели профкомов.

Как бы не складывалась ситуация с реформированием структуры железнодорожной отрасли, профсоюз по-прежнему продолжает контролировать соблюдение трудового законодательства на предприятиях. Помимо проверок и рассмотрения вопросов на заседаниях президиума, ведется и консультацион-



Евгений Сандаков вручает награду бывшему председателю теркома Василию Митрофановичу Чупееву

ная работа. Только за 2009 год членам профсоюза дано более 200 юридических консультаций. Обеспечение безопасности труда железнодорожников, улучшение условий труда, снижение производственного травматизма, компенсации за неблагоприятные условия труда, обеспечение спецодеждой, обувью и другими средствами индивидуальной защиты — это тоже первоочередные задачи профсоюза. Организация лечения и отдыха, дополнительное страхование, спортивная и культурно-массовая работа в коллективах, забота о ветеранах. Работа профсоюза всегда была, есть и будет многогранна и сложна, но она направлена на заботу о человеке, и это главное.

Наталья РЫБЧЕНКО,
специалист по оргработе филиала дорпрофсоюза на Хабаровском отделении

ВАЖНО УМЕТЬ ДОГОВОРИТЬСЯ



Председатель профкома Бикинской дистанции пути Максим Юрченко, несмотря на свою молодость (он родился в 1980 году в Бикине), на сегодняшний день является грамотным и инициативным профсоюзным лидером. Хотя, как он признается, сначала о деятельности профсоюза и представления не имел, а вступил в него наряду со всеми при поступлении в 1997 году в Дальневосточный университет путей сообщения.

— В 2002 году после окончания вуза, я устроился в Бикинскую дистанцию пути инженером по подготовке кадров. Именно работа в кадрах

пробудила интерес к общественной работе и работе с людьми. Поэтому, когда поступило предложение от тогда еще теркома выставить свою кандидатуру на выборы неосвобожденного председателя профкома, я дал свое согласие.

Когда 26 ноября 2004 года состоялись перевыборы в профсоюзный комитет, большинством голосов Максим был выбран председателем. Можно сказать, случайно — двое из трех кандидатов не захотели брать на себя дополнительную общественную нагрузку помимо основной работы и дали самоотвод. Других желающих взять на себя ответственность не нашлось.

Многие сначала отнеслись с некоторым недоверием к вновь избранному председателю, вероятно, из-за его молодости. Наверное, поэтому первое время обращения работников в профком было немногим, и в основном они касались санаторно-курортного лечения, оказания материальной помощи и организации культурно-массовых мероприятий.

Однако Максим показал себя коммуникабельным и неравнодушным человеком, способным решать проблемы других и на отчетно-выборной конференции в сентябре 2005 года был вновь избран председателем профкома уже 49 голосами против трех. А 17 марта 2006 года на профсоюзной конференции было решено о

введении должности освобожденного председателя профкома, на которой он работает по сей день.

— За период моей работы поменялось многое, — говорит Максим Александрович. — Главное, к чему я стремился, это заслужить доверие членов профсоюза, поменять их мнение о профсоюзной организации. Ведь не секрет, что многие считают нас своего рода массовиками-затейниками. Поэтому основной упор в своей работе я старался сделать на социальную защиту членов профсоюза, решение вопросов в части охраны труда.

Максиму Александровичу действительно удалось завоевать доверие коллектива. В профком стали поступать более серьезные вопросы от членов профсоюза в части оплаты труда. Случается, что ее начисляют неправильно. Последний пример: в профком обратился машинист ПРЛ Виктор Сагайдак, который оперативным приказом по дистанции пути с 1 февраля 2010 года переведен на пятый разряд, а заработную плату ему начислили по четвертому разряду. После вмешательства профкома, работнику был сделан перерасчет.

Также выявляются случаи начисления заработной платы исполняющим обязанности ниже среднего. Так, в декабре 2009 года монтеру пути Игорю Ромашевскому, исполняющему обязанности бригадира пути, недоначили 6845 рублей. После обращения в профком ему сделали перерасчет.

Бригадир пути тринадцатого околотка Антон Юськив, исполняя обязанности дорожного мастера на четырнадцатом околотке, был незаконно лишен премии на 25 процентов за неудовлетворитель-

ный километр, хотя неисправность была выявлена еще до исполнения им обязанностей. По требованию профкома премию работнику вернули.

Очень остро в последнее время стоит вопрос работы банкоматов ОАО «ТранскредитБанк», который стал обслуживать предприятие вместо Далькомбанка. В Бикине всего два банкомата, и в день зарплаты они просто не справляются с потоком людей — после обеда денег уже нет. Если это выходной день, ближайшее пополнение банкоматов будет только в понедельник. А если один из них выходит из строя — большая часть работников на время остаются без заработной платы. Если бы в Бикине установили хотя бы еще один банкомат, было бы намного проще.

— Я был вынужден написать обращение начальнику Хабаровского отделения дороги Александру Караеву и председателю Хабаровского филиала дорпрофсоюза Евгению Сандакову от имени коллектива, чтобы на своем уровне они повлияли на сложившуюся ситуацию, — рассказывает Максим Александрович.

Помимо вышеперечисленных проблем у председателя профкома существует еще масса обязанностей: это решение вопросов по предоставлению отпусков, отгулов, дней без содержания заработной платы по семейным обстоятельствам. Организация экзаменов по повышению разрядов, организация доставки работников к месту работ и обратно. Вопросы по ремонту пунктов обогрева и табельных комнат отдыха, выделению лимитов на электроэнергию, лимитов на обеспечение работников, занятых на работах в «окно» продол-

жительностью более четырех часов горячим питанием и многое другое.

На регулярных заседаниях профкома рассматриваются вопросы по обеспечению спецодеждой, спецобувью, средствами индивидуальной защиты работников дистанции пути; о работе общественных инспекторов по безопасности движения поездов и уполномоченных по охране труда; выплате работникам — членам профсоюза, получившим травмы в быту, страховой суммы, о соблюдении трудового законодательства; обеспечении работников и ветеранов предприятия бытовым топливом.

Все проблемы я стараюсь решать мирными способами: через дорпрофсоюз, его филиал на Хабаровском отделении или на месте, путем переговоров с руководством предприятия, стараясь убедить его принять правильное и справедливое решение того или иного проблемного вопроса. В большинстве случаев это удается. Ведь самое главное в работе председателя, я считаю, умение договориться. Наш начальник дистанции пути Игорь Спирин как любой грамотный руководитель всегда готов пойти навстречу профсоюзному комитету, если в пользу решения проблемы будут приведены аргументированные доводы в соответствии с трудовым законодательством.

— С каждым годом число обращений в профком увеличивается, — замечает председатель профкома Бикинской дистанции пути, — я расцениваю это, как возрастающее доверие к профсоюзу со стороны работников, что не может не радовать. Ведь когда твоя работа востребована, то и желание помочь людям во сто крат усиливается!

Юлия ВОЛКОВА



ТОРЖЕСТВА ПО СЛУЧАЮ ЮБИЛЕЯ

На Хабаровском отделении состоялось торжественное собрание, посвященное 105-летию Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.

Собравшихся приветствовали председатель дорпрофсоюза Виталий Бабий и председатель Хабаровского филиала дорпрофсоюза Евгений Сандаков. Они выразили благодарность профактиву за работу, благодаря которой защищенность работников железнодорожного транспорта находится на самом высоком уровне, как ни в одной другой отрасли.

Участникам торжественного соб-

рания был передан приветственный адрес от начальника Хабаровского отделения Александра Караева, в котором он пожелал профсоюзным лидерам результативной работы в коллективах, принятия взвешенных и ответственных решений, а всем членам профсоюза — новых свершений на благо процветания Российских железных дорог. Наиболее отличившимся председателям, активистам и ветеранам профсоюзного движения были вручены благодарности.

КОНЦЕРТ СВОИМИ СИЛАМИ

Профком эксплуатационное локомотивного депо Облучье провел ряд разнообразных мероприятий, приуроченных к празднованию юбилея Роспрофжеле.

Внутридеповская спартакиада выявила сильнейших в таких видах спорта, как горные лыжи, настольный теннис и гиревой спорт. На торжественном собрании, посвященном празднику, победителям вручили

дипломы и денежные премии.

Не остались без премий и участники соревнований. Им были вручены поощрительные премии профактива.

В специально оформленном к юбилею зале для членов профсоюза был проведен праздничный концерт, подготовленный силами вокально-инструментального ансамбля предприятия. Были заказаны и изготовлены 35 буклетов, в которых рассказывается об истории профсоюзного комитета депо. Эти буклеты розданы на предприятии.

ОСНОВНОЙ УПОР НА СПОРТ

К 105-летию Роспрофжеле профком Хабаровского регионального центра связи организовал и провел межрегиональную спартакиаду между командами коллег из других подразделений дирекции.

Команды работников связи состязались между собой в волейболе, настольном теннисе, дартсе, перетягивании каната и комбинированной эстафете. Победила команда Хабаровского

РЦС. Опять же по инициативе профкома РЦС был проведен турнир по мини-футболу с приглашением спортсменов из других предприятий. На всех соревнованиях на видном месте висели флаг и баннер «Профсоюз — моя защита!», изготовленные ранее по заказу председателя профкома.

Сделал профком акцент и на информационное обеспечение. В газете «Наша газета», издаваемой в РЦС, опубликован материал к 105-летию Роспрофжеле, в котором рассказывается об его истории. Розданы листовки с информацией о Роспрофжеле. Информация размещена и на стенде «Профсоюзная жизнь».

АКТИВНО ВКЛЮЧИЛИСЬ В ПОДГОТОВКУ

На спортплощадке Хабаровского эксплуатационного вагонного депо прошли внутридеповские соревнования среди шести команд, посвященные юбилею Роспрофжеле.

Работники депо активно приняли в них участие, померившись силами

в настольном теннисе, мини-футболе, перетягивании каната и гиревом спорте. Проведены конференция с чествованием членов профсоюзного актива и расширенное заседание администрации и профкома, посвященное предстоящему празднику, на которое были приглашены все желающие.

ЛУЧШИХ НАГРАДИТЬ

Профком Хабаровской дистанции электроснабжения разработал и утвердил план мероприятий к подготовке празднования 105-летия Роспрофжеле еще в конце прошлого года.

Был проведен конкурс на лучшую профгруппу. Первое место с вручением денежной премии в 7 тысяч рублей присуждено профгруппе Хорского участка дистанции.

На узле «Восток» готовится спартакиада, приуроченная к знаменательной дате. Шесть команд работников дистанции со всех узлов будут участвовать в соревнованиях по мини-футболу, волейболу, дартсу и гиревому спорту. Победителям подготовлены награды.

ПРОФСОЮЗ В ЭКСПОНАТАХ

В музее боевой и трудовой славы при локомотивном депо Хабаровск-2 появились новые экспонаты. На самом видном месте вывешены два красочных плаката, посвященных 105-летию Роспрофжеле, которые изготовил заведующий музеем, бывший машинист депо Александр Затолокин.

На плакате «105 лет на защите интересов трудящихся» собраны фотографии, на которых запечатлены фрагменты мероприятий, проведенных по инициативе Роспрофжеле: участие команды депо в Молодежных играх-2009 — одного из самых масштабных проектов на железной дороге в прошлом году. Молодежная команда ремонтного локомотивного депо заняла там четвертое место.

Серия фотографий посвящена посещению депо председателем Роспрофжеле Николаем Никифоровым. Часть фотографий иллюстрирует отдых работников предприятия на базе отдыха «Локомотивщик» в Рязановке Приморского края.

Второй плакат, посвященный предстоящему празднованию, называется «Наша сила — в единстве!» Тут представлены фотографии профсоюзных активистов депо, профгруппов, уполномоченных по охране труда. Ярким оформлением плакаты сразу привлекают внимание.

Помимо новых экспонатов здесь множество других, документальных и предметных, отражающих историю деятельности депо и профсоюза, которые тесно переплетаются друг

с другом. Их более десяти лет собирал прежний заведующий музеем Юрий Ласьков — бывший слесарь электроремонтного цеха. Работая в архивах, проводя беседы с деповчанами, он собрал основную часть экспозиции музея.

Большой раздел посвящен стахановскому движению, которое развернулось повсеместно по стране в тридцатых годах. Не минуло оно и железную дорогу. В 1935 году дорпрофсоюз поддержал развитие стахановского движения на дороге. Именно в этом году машинист паровозного депо Славянск Донецкой железной дороги Петр Кривонос первым при вождении грузовых поездов увеличил форсировку котла паровоза, благодаря чему техническая скорость была увеличена вдвое, до 46-47 км/ч. Дальневосточные локомотивщики Василий Вожейко, Алексей Горшенин (мечтавший провести поезд от Владивостока до Москвы без замены локомотивных бригад, 15 октября 1937 года его мечта осуществилась) и другие подхватили эту идею. Их фотографии хранятся в музее.

Несколько позже, в 1940 году, машинист локомотивного депо Новосибирск Николай Лунин предложил выполнять текущий ремонт паровозов силами самой локомотивной бригады, без привлечения ремонтной, что позволяло сократить время простоя состава до двух часов. Идея также была подхвачена дальневосточными железнодорожниками. В годы войны этот метод стал особенно актуальным из-за

нехватки рабочих рук.

Отражен в фотографиях и документах в музее период Великой Отечественной войны в посвященном ей разделе. Здесь рассказано о героях войны, представлены награды, документы. 157 работников депо ушли тогда на фронт. 132 из них не вернулись.

Труженики тыла помогли фронту, как могли. Профсоюзные активисты агитировали работников собирать теплую одежду для отправки на фронт, собирали деньги на постройку танков и военных самолетов. Коллектив локомотивного депо Хабаровск-2 в начале 1944 года собрал из своих скромных сбережений и внес на постройку танков 250 тысяч рублей.

Однако тяжелые годы войны закончились. Страна стала восстанавливаться, наращивать объемы производства. В депо началась реконструкция, постепенный переход на новые локомотивы. В связи с этим руководством совместно с профкомом были организованы школы передового опыта непосредственно на новых машинах, где опытные машинисты обучивали молодых специалистов.

В 1950-е годы по всей стране началось соревнование за звание бригад и ударников коммунистического труда. В локомотивном депо это движение первыми поддержали бригады Василия Прокофьева, Бориса Коляды и Ивана Полушкина. Организационная работа профсоюзного комитета способствовала развитию этого метода повышения производительности труда.

В 1962 году на железной дороге началось массовое внедрение тепловозной тяги. Первый тепловоз пришел в депо в 1964 году. Честь вести его со станции Смоляниново в депо выпала машинисту Алексею Новосилецкому.

На профсоюзных конференциях, рабочих собраниях, расширенных заседаниях профкома обсуждались вопросы научной организации труда. Повышенное внимание руководства предприятия и профкома позволило сократить разрыв между уровнем производства и профессиональным уровнем рабочих, обслуживающих новые машины.

Тем временем в стране продолжали проводиться соцсоревнования.

Профсоюзный комитет совместно с парткомом контролировал ход соцсоревнований, совместно с руководством рассматривал вопросы о премировании отличившихся цехов, бригад и лучших по профессии. Вся информация о победителях в обязательном порядке доносилась до работников с помощью экранов достижений коллектива, стенных газет.

Кроме того, в депо хранилась Книга Почета, в которую вносились имена лучших работников. В 1974 году этой высокой чести удостоился помощник машиниста, делегат XVII съезда ВЛКСМ нынешний председатель ремонтного локомотивного депо Анатолий Скоков. А в 1986 году депо, отметившее пятидесятилетний юбилей, было награждено орденом «Знак Почета» к этой дате.

Шло время, депо разрасталось, рос и контингент. При поддержке руководства и профсоюза много было сделано для улучшения жилищно-бытовых условий работников — построены благоустроенные дома, открыты детские сады.

Заботой профсоюза были не только условия труда, но и активный отдых работников. Как и сейчас, тогда локомотивщики, помимо работы, находили время и для занятий спортом. Один из примеров — клюшка, изготовленная вручную членом деповской хоккейной команды Александром Яковенко из разных пород дерева. Клюшка прослужила ему с 1953 по 1969 год!

Многочисленные фотографии и спортивные награды также показывают пристрастие работников депо к здоровому и активному образу жизни.

Помимо этого по инициативе профкома в депо до войны были созданы отличные самодеятельные коллективы: хор из ста человек, драматический кружок, танцевальная группа. Коллективы показывали отрепетированные номера на концертах в подшефном детском саду, Доме культуры, в Хабаровском парке культуры и



отдыха, часто выезжали на линейные станции. Выступления участников самодеятельности отражены на фотографиях в специальном разделе.

Однако культура культурой, но работа все же на первом месте. Модернизация не стояла на месте. В октябре 1979 года локомотивная бригада в составе Геннадия Титова и Виктора Исакова впервые на электровозе открыла новую яркую страницу в истории локомотивного депо Хабаровск-2 — переход на электрическую тягу.

На фотографиях запечатлены первые электровозы.

В течение всего времени существования музея экспозиция разрасталась, во многих случаях благодаря неравнодушным работникам депо, пополняющим фонд музея.

— Жалко, что сейчас мало кто откликается на просьбы пополнить экспозицию, принести какие-нибудь документы, награды или другие экспонаты, говорит заведующий музеем Александр Затолокин. — Молодежь думает, что «сейчас» — это не история! И не хотят понимать, что лет через «дцать» сегодняшнее время будет историей тоже!

Р. С. Два года назад в конкурсе на лучший музей предприятий города, объявленном к 150-летию Хабаровска, музей локомотивного депо Хабаровск-2 занял первое место.

Юлия ВОЛКОВА



ПУСТЬ СЛОВО НАШЕ ОТЗОВЕТСЯ

2009 год выдался для отрасли, как и в целом для страны, непростым. Кризис внес свои коррективы в стабильную работу железнодорожного транспорта, а его последствия затронули все стороны жизни людей. Уходящий год стал периодом испытаний и для профсоюзов, своеобразным часом «икс», но вместе с тем и временем проявления лучших качеств и возможностей. И профсоюз боролся, достойно выполняя возложенные на него обязанности, оправдывая ожидания многих тысяч работников. Сделано главное — сохранены многие рабочие места, предприятия и люди могут увереннее смотреть в завтрашний день.

Но в будничной рутине ежедневности, в погоне за показателями и результатами мы подчас забываем о конкретном человеке — рядовом члене профсоюза с его заботами и чаяниями, радостями и печалью, с его собственным внутренним миром. Ведь слово «человек» звучит уже не только гордо, но и актуально.

Не прав руководитель, пытающийся отгородиться от живого общения с людьми ширмой вечной занятости. Важно понять, что одним администрированием — заседаниями, совещаниями и пр. профсоюзу невозможно дойти до каждого человека, установить тесный контакт, наладить обратную связь... К сожалению, реалии сегодняшнего дня фактически ставят перед профсоюзными организациями дилемму: человек для профсоюза или профсоюз для человека?

Комсомольский филиал дорпрофсожа давно определился с выбором и активно идет в «люди». Выборные и штатные работники филиала всегда находят время для встреч с трудовыми коллективами предприятий отделения. Только при проведении коллоквиумов, перерасход топлива и т. п. Самое важное, что люди видят проблемы изнутри, предлагают пути их разрешения, а профсоюз, в свою очередь, рекомендует администрации устранить недостатки с учетом мнения работников.

Показали свою эффективность и рабочие поездки руководителей филиала по подразделениям. Встречи с людьми часто проходят в неформальной обстановке, что позволяет вызвать собеседников на откровенный разговор. Например, при посещении работников локомотивного депо выявилось многое, требующее незамедлительного решения — профессиональная адаптация молодых машинистов тепловозов, перерасход топлива и т. п. Самое важное, что люди видят проблемы изнутри, предлагают пути их разрешения, а профсоюз, в свою очередь, рекомендует администрации устранить недостатки с учетом мнения работников.

Для изучения общественного мнения филиал проводил анкетирование

работников предприятий. Опрос показал, что, несмотря на объективные трудности и текущие проблемы, большинство высоко оценивает работу профсоюза на Комсомольском отделении, видя в нем реальную необходимость. Такую степень доверия профсоюз стремится полностью оправдать своей работой на благо людей.

Важным фактором профсоюзной деятельности становится сейчас информационная работа. Наступили времена, когда миром правит информация. Памятуя об этом, профсоюз стремится занять свою нишу в обширном информационном поле. Все это напрямую относится и к Комсомольскому филиалу. Почти все профорганизации обеспечены электронной связью. Профсоюзный документооборот ускорен в разы, что позволяет оперативно принимать важные решения, синхронизировать действия и быстро реагировать на ситуационные изменения. Комсомольский филиал зарегистрирован на веб-портале Роспрофжела в сети Интернет.

В начале 2009 года изготовлены современные информационные передвижные стенды, отлично зарекомендовавшие себя при проведении массовых мероприятий — собраний, конференций, пленумов и пр. Так, при проведении конференции работников Комсомольского отделения, информация, подготовленная и размещенная на стендах, отразила различные направления деятельности Комсомольского отделения и Комсомольского филиала дорпрофсожа за 2008 год и первое полугодие 2009 года и продолжает пользоваться повышенным вниманием в настоящее время (стенды установлены в холле первого этажа отделения дороги).

При активном содействии Комсомольского филиала заказаны, изготовлены и разосланы по предприятиям информационные стенды современного типа «Профсоюзная жизнь» (около 50 шт.) Эта работа

будет продолжена, ибо потребность профкомов, цехкомов и профгрупп в данной продукции есть.

По итогам своей деятельности ежеквартально Комсомольский филиал готовит свой информационный лист. Эта информация изготавливается в двух форматах (большой и малый) и имеет красочное оформление (фото, цветная печать, гляцевая бумага). Квартальные информационные листы распространяются по всем профсоюзным организациям своей территориальной принадлежности.

В течение отчетного периода 2009 года филиалом разработаны и распространены по профсоюзным организациям иллюстрированные печатные материалы мотивационной направленности («Профсоюз — рука помощи», «Вступай в профсоюз»), агитплакат против хищений на транспорте, вышедший тиражом 300 экземпляров. Имеется еще ряд интересных наработок, ждущих своего часа.

Комсомольским филиалом составлено и распространено по профорганизациям обращение к работникам — не членам профсоюза. Информационные и агитационные материалы Роспрофжела, дорпрофсожа, поступающие в адрес филиала, рассылаются по всем профсоюзным организациям Комсомольского отделения.

Профсоюзная печать — газеты «Сигнал» и «Профсоюзная жизнь» — поступают на филиал в количестве 1000 и 900 шт. Из филиала пресса уходит по профсоюзам в течение 1-2 дней после поступления.

Вышеупомянутое говорит о том, что информационное обеспечение члена профсоюза на Комсомольском отделении находится на неплохом уровне, но нет предела совершенству — работа должна быть продолжена.

Николай КОЗЫРЕВ,
председатель филиала
дорпрофсожа на Комсомольском
отделении



Николай Козырев на встрече в школе

РАБОТА ТАКАЯ — БЕДУ ПРЕДОТВРАЩАТЬ



Осмотрщик-ремонтник вагонов ПТО Новый Ургал эксплуатационного вагонного депо Комсомольск Эдуард Шабельников по итогам работы за четвертый квартал 2009 года был удостоен звания «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов на Дальневосточной железной дороге».

В 1993 году Эдуард Валентинович пришел работать в депо учеником слесаря. И ни разу потом не «изменил» родному предприятию. За год он оперативно усвоил все производственные нюансы и стал работать осмотрщиком вагонов. А в 1995 году стал старшим смены.

Чуть позже, в 1999-м, поступил на заочное обучение в Тындинский техникум железнодорожного транспорта и после его окончания стал работать в должности инструктора по производственному обучению. А в 2007 перевелся на должность осмотрщика-ремонтника вагонов. В этом же году коллектив предприятия выдвинул кандидатуру Эдуарда Шабельникова на должность общественного инспектора по безопасности движения поездов. Руководство и профком кандидатуру поддержали.

— В месяц я провожу по четыре-пять проверок, — рассказывает Эдуард Валентинович. — Стараюсь по средам, это день безопасности. Но когда в среду работаю в смену, приходится задействовать любой другой день. В основном выявляются нарушения технологической дисциплины. Например, в зимний период случается несвоевременная замена изношенных резиновых изделий на подвеске тормозного башмака, из-за чего может случиться выпадение валика подвески тормозного башмака. А это чревато последствиями. Работник, допустивший оплошность, подвергается дисциплинарному взысканию или отправляется на инструктаж, если нарушение незначительное. Кроме проверок, мы совместно с инструктором проводим технические занятия с работниками. Два плановых в месяц и иногда дополнительно внеплановые.

— Это очень инициативный и неравнодушный человек, — говорит об Эдуарде Валентиновиче председатель профкома эксплуатационного депо Комсомольск Александр Колеганов. — Принимает активное участие в школах передового опыта, выезжает на инструктажи с дежурным по станции, обучает молодежь. Так что он лучший по многим позициям.

Юлия ВОЛКОВА

ПОМОЧЬ КОНКРЕТНЫМ ДЕЛОМ

В условиях сокращения объемов производства одна из главных задач правовой инспекции профсоюзных комитетов организаций — сосредоточить усилия на защите социально-трудовых прав работников, снижении для них негативных последствий, используя все законные формы и методы. Немаловажным является разъяснение норм права и обеспечение правильного их применения в практической работе.

А когда речь идет о неосвобожденных председателях первичек, то понимаешь, насколько им сложно

выполнять основную работу и еще занимать принципиальную позицию в вопросах отстаивания прав работников — членов профсоюза. При этом надо постараться, чтобы обиженных было как можно меньше. Ведь если человек обратился в профсоюз, то он хочет получить положительный ответ, а если ответ отрицательный, считается, что профсоюз его не защищает и не помогает.

За 2009 год правовой инспекцией профсоюза на Комсомольском отделении были проведены 62 проверки (из них 23 плано-

вых, 39 внеплановых; в том числе 8 проверок совместно с Комсомольской транспортной прокуратурой, Госинспекцией труда в Хабаровском крае).

По результатам проверок было вынесено 58 представлений. Общее количество нарушений — 168. Основными нарушениями, указанными в представлениях, являются незаконные действия работодателя при привлечении к материальной ответственности (ст. 238, 246, 247, 248 ТК РФ); необоснованное лишение премиальных вознаграждений; неполуче-

ние письменного объяснения работника о дисциплинарном проступке (ст. 193 ТК); неознакомление с локальными нормативными актами вновь принимаемых работников; нарушение сроков применения дисциплинарных взысканий (ст. 193 ТК РФ); неознакомление с приказами; нарушения при начислении и своевременной выплате отпускных, выходных пособий при увольнении и другие.

В пользу работников взыскано за отчетный период 1 093 250 рублей.

В 2009 году только непосредственно в филиал дорпрофсожа

за юридической консультацией обратились 620 человек. Вопросы, которые задают работники, разнообразные. Это жилищное законодательство, пенсионное, гражданское, уголовное и т. д. Не меньше их поступает и к председателям первичных профсоюзных организаций. И в каждом случае мы пытаемся разобраться, помочь, проконсультировать.

Ярослава КУШНИР,
правовой инспектор филиала
дорпрофсожа на Комсомольском
отделении

ШИРОКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

В марте на Комсомольском отделении состоялась встреча работников и представителей Комсомольского филиала дорпрофсожа и профсоюзных лидеров предприятий и организаций города Комсомольска-на-Амуре.

Это мероприятие проходило в рамках договора о сотрудничестве, заключенном между Комсомольским филиалом и Координационным советом профсоюзов Комсомольска-на-Амуре. В течение полутора лет представители Комсомольского филиала принимали активное участие в городских профсоюзных мероприятиях — заседаниях Координационного совета, акциях, пикетах и митингах. В этот день железнодорожники принимали гостей у себя.

Гостями были председатели профсоюзных организаций ОАО «КНААПО», ОАО «Амурметалл», ООО «Комсомольский НПЗ», ОАО «Амурский судостроительный завод», «Амурлитмаш», центрального узла электросвязи, Комсомольского технического университета, госучреждений, здравоохранения, жизнеобеспечения, а также представители городских молодежных организаций. С принимающей стороны присутствовали руководители и сотрудники Комсомольского филиала дорпрофсожа, председатели профсоюзных комитетов предприятий, профсоюзный актив и совет ветеранов отделения.

В начале встречи с приветственным словом к гостям обратился главный инженер Комсомольского отделения дороги Сергей Рябов. Он ознакомил собравшихся со структу-

рой отделения, с производственной деятельностью на современном этапе и перспективами дальнейшего развития Северного широтного хода. Затем председатель Комсомольского филиала дорпрофсожа Николай Козырев рассказал о деятельности профсоюза железнодорожников, подробно остановившись на работе Комсомольского филиала. Заместитель председателя филиала Виктор Федин в своем выступлении подчеркнул роль профсоюзов в спортивно-массовой, оздоровительной работе и молодежной политике ОАО «РЖД». Опыт работы с коллегами также поделились главный бухгалтер филиала Тамара Плотникова, правовой инспектор Ярослава Кушнир, технический инспектор Юрий Тен, специалист социально-экономической защиты Елена Овчарук.

После заседания гости имели возможность ознакомиться с работой специалистов филиала непосредственно на местах. Их вниманию были представлены нормативная документация и различные информационные материалы — профсоюзные стенды, агитационная и плакатная продукция, подшивки профсоюзной периодики и подборка профсоюзной литературы. Особое внимание привлекли электронные сайты дорпрофсожа и Роспрофжела — здесь коллеги из городских профсоюзов задержались подольше.

В продолжение программы участники встречи посетили комсомольские эксплуатационное и ремонтное локомотивные депо, где ознакомились с особенностями работы пред-



приятий и деятельностью профсоюзного комитета. Экскурсию по цехам и участкам, а также по депо-музею провели председатели профкомов эксплуатации и ремонта Николай Пяткин и Евгений Белов. В ходе экскурсии гости осмотрели новый цех ТО-3, проявили интерес к санитарно-бытовым условиям работников депо, внимательно изучили профсоюзные стенды с информацией для работников.

Затем для гостей распахнул двери Комсомольский учебный центр. Директор центра Юрий Иванов провел гостей по аудиториям и учебным классам, в которых на сегодняшний день проходят обучение и повышение квалификации 340 человек. Посетили участники встречи музей Комсомольского отделения, заглянули в гости в Дом культуры на репетицию творческих коллективов, готовящихся к праздничным концертам к 65-летию Победы.

Завершил этот насыщенный мероприятиями день традиционный «круглый стол», за которым участники встречи смогли поделиться впечатлениями, обменяться мнениями и наметить планы дальнейшего сотрудничества. Подытоживая встречу, председатель Комсомольского филиала Николай Козырев отметил:

— Профсоюзу железнодорожников в этом году исполняется 105 лет. За время деятельности мы накопили колоссальный опыт по всем направлениям работы — от социальной защиты работников до вопросов успешного социального партнерства.

Мы достаточно уверенно прошли дно финансового кризиса, сохранив трудовые коллективы. Это дает нам возможность с оптимизмом смотреть в завтрашний день. Так как перед нами стоят общие задачи, мы открыты для сотрудничества и обмена опытом. Сегодняшние встречи стали тому подтверждением, и мы надеемся их продолжать.

Председатель Координационного совета профсоюзов Комсомольска-на-Амуре В. Ф. Таран от имени своих коллег высоко оценил работу профсоюзной организации Комсомольского отделения и отметил заметную роль профсоюза и в общественно-социальной, и в производственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

На следующий день, 27 марта, сборная команда профсоюзов Комсомольского отделения приняла участие в профсоюзных «олимпийских играх» Комсомольска-на-Амуре, которые состоялись на городской лыжной базе «Снежинка». В состав команды железнодорожников вошли лучшие спортсмены — члены профсоюза, занявшие призовые места в отборочных отделенческих соревнованиях по видам спорта.

На торжественном построении в честь открытия игр команда выделялась новенькой формой с юбилейной символикой Роспрофжела. Всего же на профсоюзную олимпиаду были заявлены девять сборных команд от крупнейших профсоюзных организаций города.

Состязания проводились по пяти видам спорта: лыжные гонки, гиревой спорт, стрельба из пневматической винтовки, дартс и перетягивание каната.

Наша команда участвовала во всех видах соревнований. В итоге спортсмены-железнодорожники стали первыми в командном зачете по лыжным гонкам (и у мужчин, и у женщин).

Второе командное место заняли наши гиревики, а Виктор Блинков из локомотивного депо стал абсолютным чемпионом по этому виду программы. Третье командное место взяли наши спортсмены в перетягивании каната.

По итогам профсоюзных «олимпийских игр» команда железнодорожников заняла почетное третье место, лишь немного уступив в борьбе за второе место команде КНААПО. Наша команда была отмечена кубком, дипломом, а участники — «бронзовыми» медалями игр.

Юрий ВОЛКОВ,
специалист по организационной работе филиала дорпрофсожа на Комсомольском отделении



ВЕСТИ ИЗ ПЕРВИЧЕК

В ЧЕСТЬ ЮБИЛЕЯ

17 и 18 апреля на базе ФСК «Локомотив» Комсомольского отделения дороги прошли соревнования по мини-футболу и волейболу среди трудовых коллективов. Эти состязания проводились в рамках профсоюзной спартакиады, посвященной 65-летию Победы и 105-летию Роспрофжела.

17 апреля первенство оспаривали футбольные команды одиннадцати предприятий, собравшие под свои знамена более 80 спортсменов. Турнир проводился по «олимпийской» схеме, на выбывание; но это лишь прибавило зрелищности и остроты проходящим поединкам. После первого круга оставшиеся шесть команд боролись за попадание в «финал трех».

Интрига финала, где встречались команды дистанции гражданских сооружений, отряда военизированной охраны и механизированной автобазы, сохранялась до последнего матча. В результате упорной борьбы победу в турнире одержала

команда Комсомольского отряда военизированной охраны. Вторыми стали футболисты Комсомольской дистанции гражданских сооружений, а замкнули тройку сильнейших представители Комсомольской механизированной автобазы.

На следующий день, 18 апреля, на спортплощадку вышли волейболисты, представляющие

коллективы восьми предприятий отделения дороги. По накалу спортивных страстей волейбольные встречи не уступили футбольным баталиям и команды продемонстрировали неплохой уровень подготовки и огромную волю к победе. По своим местам все расставили финальные матчи, где встретились сильнейшие на данный момент кол-

лективы. В итоге на первом месте оказалась объединенная команда Комсомольского вагонного депо, на втором — Комсомольский отряд военизированной охраны, на третьем — сборная Комсомольского отделения дороги.

И ДЕТЯМ ПРАЗДНИК

Профком Ургальской дистанции сигнализации централизации и блокировки провел спартакиаду среди детей работников дистанции.

А их папы и мамы присутствовали на торжественном собрании, на котором профсоюзные активисты были награждены денежными премиями.

УЗНАЛИ ИСТОРИЮ

Работники Комсомольской дистанции гражданских сооружений познакомились с историей Роспрофжела.

Специально для них был подготовлен информационный материал.

Стенд с фотографиями наглядно демонстрирует работу профкома дистанции и филиала дорпрофсожа на Комсомольском отделении Дальневосточной железной дороги.

А еще здесь провели соревнования среди работников дистанции, приуроченные к юбилею отраслевого профсоюза. Любители спорта продемонстрировали меткость в стрельбе из пневматической винтовки и в метании дротиков. Победители были награждены грамотами и медалями.

ВМЕСТЕ — ВЕСЕЛЕЕ

Председатели профкомов пяти железнодорожных предприятий Нового Ургала объединились и совместно провели кубок по волейболу, посвященный юбилею Роспрофжела.

Работники предприятий приняли активное участие и в лыжных гонках, приуроченных к знаменательному событию.



БАМОВСКИЙ ПРОФСОЮЗ



В марте 1967 года вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР о проектировании БАМа — Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. В середине января 1972 года на маленькую станцию Бам из Восточной Сибири и Забайкалья начали перебрасывать подразделения транспортных строителей. Что ни день, прибывали эшелоны с людьми и техникой, составы леса, железобетонных конструкций, вдоль станционных путей выгружались тысячи тонн цемента и металла. Тогда еще мало кто знал, что это начало всенародной стройки, которая развернется на огромной территории от Байкала до Амра.

В июле 1974 года вышло постановление правительства о строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре и сооружении второго пути Тайшет—Лена. Строительство БАМа осуществлялось по техническим проектам, разработанным Томским, Сибирским, Ленинградским, Московским, Киевским и Дальневосточным проектно-изыскательскими институтами Министерства транспортного строительства СССР.

В целом Байкало-Амурская магис-



траль проектировалась как мощная современная дорога с высоким уровнем технической оснащенности, рассчитанная на большой объем перевозок грузов (с начала 1974 года проектирование велось в расчете на объем перевозок в восточном направлении 30 млн тонн в год, в том числе 25 млн тонн сырой нефти).

Уже в 1981 году в соответствии с постановлением правительства была организована Байкало-Амурская железная дорога, имевшая в составе три отделения (Северобайкальское, Тындинское, Ургальское), первое время изолированные друг от друга не пройденными километрами транс-

сы и участками временной эксплуатации.

Решение о создании самостоятельной дороги задолго до окончания ее строительства было оптимальным. Это давало возможность своевременно и с высоким качеством подготовить и сформировать эксплуатационные кадры железнодорожников, которые осваивали работу современных технических средств и систем управления в процессе их монтажа, наладки и запуска. Непосредственное же участие квалифицированных руководителей и специалистов-железнодорожников в подготовке пусковых комплексов к сдаче в эксплуатацию,

обеспечивало выполнение своими силами многих видов специальных монтажных, пусконаладочных работ.

С образованием отделения дороги и формированием трудовых коллективов на вновь создаваемых предприятиях возникли и вопросы обеспечения работников жильем, устройства быта людей, поддержания здоровья, отдыха, правильной и безопасной организации труда и другие. Эти важные задачи был призван решать профсоюз.

Для объединения местных комитетов профсоюза было решено создать районную профсоюзную организацию (райпрофсоюз) Тындинского отделения. 17 ноября 1979 года в Тынде состоялся первый пленум райпрофсоюза, на который были приглашены хозяйственные руководители, председатели местных комитетов профсоюза.

В работе пленума участвовали заместитель заведующего организационно-массовым отделом Центрального комитета профсоюза рабочих железнодорожного транспорта В. Ф. Мартынов и секретарь Амурского областного совета профсоюзов М. И. Краснопеев. Был рассмотрен вопрос создания районной профсоюзной организации и проведены выборы председателя райпрофсоюза, которым стал Владимир Викторович Ченцов, работающий до

этого в Дирекции строительства БАМа. Секретарем райпрофсоюза была избрана Тамара Павловна Дороненко, членами президиума райпрофсоюза — начальник Тындинского отделения дороги И. В. Гавриленко, машинист тепловозов Тындинского локомотивного депо И. В. Устюжанин, составитель поездов на ст. Тында В. П. Шубин и инженер Дирекции строительства БАМа Д. А. Дубовская.

В райпрофсоже работали М. Н. Хоренко, Н. А. Дегтярева, А. Н. Омелькова, Г. А. Казанцева, Л. П. Сорокина. Долгое время в райпрофсоже Тындинского отделения дороги проработал Геннадий Григорьевич Павлов. В ноябре 2004 года райпрофсоюз отметил свое 25-летие. За это время руководителями райпрофсоюза были В. В. Кошкинко, В. В. Кочетов, А. И. Малышев, В. Ф. Табенский.

В 2003 году председателем райпрофсоюза был избран Виктор Александрович Сверкунов, хорошо знакомый с профсоюзной работой, так как до этого в течение восьми лет был заместителем председателя райпрофсоюза.

С ЗАБОТОЙ О СЕВЕРЯНАХ

В подразделениях Тындинского отделения дороги выбраны и работают 440 общественных инспекторов по безопасности движения, которых объединяют 23 совета общественных инспекторов по безопасности движения.

Общественными инспекторами структурных подразделений проводились проверки правильности выполнения маневровых работ с вагонами, и в первую очередь с опасными грузами; качество проведения технической учебы и ведение рабочей документации, проверки укрепления трудовой и производственной дисциплины, порядок и правильность ограждения опасных мест и мест производства работ, состояние железнодорожного пути и переездов, исправности средств централизации и блокировки, качества технического обслуживания подвижного состава, соблюдения технологии технического обслуживания вагонов в поездах и подготовки вагонов под погрузку, качества ремонта вагонов на ремонтных тупиках ПТО и обеспечения сохранности вагонного парка, проводились проверки пути на перегонах, станционных путях, стрелочных переводах, ограждение мест производства работ.

В ходе проведенных проверок в текущем году выявлены 17 697 отступлений от установленных требований, около 17 тыс. из которых устранены оперативно, предотвращены 240 нарушений, проведены 170 заседаний советов общественных инспекторов, на которых рассмотрены 799 выявленных нарушений. Привлечены к дисциплинарной ответственности 140 работников за те или иные нарушения требований безопасности движения поездов.

На предприятиях отделения дороги и дорожного подчинения работают 490 уполномоченных лиц по охране труда. За прошлый год технической инспекцией труда профсоюзов Тындинского филиала дорпрофсоюза проверены 49 предприятий, выявлены 459 нарушений норм и правил охраны труда, основная часть из кото-

рых в настоящее время устранена. Направлены 22 требования о приостановке эксплуатации 19 единиц оборудования и трех участков производства работ.

По требованию технической инспекции труда филиала за невыполнение тех или иных норм и правил охраны труда привлечены к дисциплинарной ответственности 6 руководителей разного ранга, один из руководителей привлечен к административной ответственности (в виде административного штрафа в размере 2,5 тыс. рублей). Два руководителя среднего ранга были лишены премиальной оплаты труда в полном объеме за месяц, в котором были выявлены грубые нарушения правил охраны труда.

В 2009 году технической инспекцией труда филиала рассмотрено заявление работников Тындинской дистанции пути о несоблюдении температурного режима в табельной и комнате приема пищи околота на ст. Шахтаум (температура в помещениях составляла 0 градусов вследствие размороженной системы отопления). После вмешательства технической инспекции труда филиала отопление в течение семи дней было восстановлено.

По устному заявлению проведена проверка и выплачены задержанные за 2 месяца денежные надбавки за вредные условия труда работникам ПМС № 305.

Рассмотрено заявление работника Тындинского эксплуатационного вагонного депо, пострадавшего на производстве, по неправильному начислению и выплате больничного листа. Осмотрщику-ремонтнику оплата больничного листа произведена и выдана в полном объеме.

В Юкталинской дистанции пути отменен неправомерно изданный приказ начальника дистанции об отмене доплат за вредные условия труда помощнику машиниста железнодорожно-строительной машины СМ-2.

Были решены и другие вопросы охраны труда, возникающие в процес-



се производственной деятельности.

Профсоюз вносит свой вклад в дело улучшения условий труда работающих на производстве не только методом проведения контроля и требованиями по устранению выявленных нарушений, но вот уже в течение пяти последних лет оказывает посильную материальную помощь.

За прошлый год правовым инспектором труда филиала дорпрофсоюза проведены 34 проверки соблюдения трудового законодательства. В ходе проведенных проверок были выданы 30 представлений об устранении нарушений законодательства. Выданные представления содержат 219 пунктов нарушений, 185 из которых устранены в сроки, указанные в представлениях.

За прошлый год рассмотрены 195 коллективных и индивидуальных обращений членов профсоюза, из которых 173 решены положительно в пользу работника. На личный прием для получения юридических консуль-

таций обратились 195 работников, являющихся членами профсоюзных организаций Тындинского отделения Дальневосточной железной дороги и вновь созданных дирекций, в пользу работников взыскано 1 млн 271 тыс. рублей.

В 2009 году были отменены предупреждения о сокращении численности или штата работников в отношении работников эксплуатационного локомотивного депо Тында Н. А. Москвиной и А. Г. Рыковой, которые на момент сокращения имели детей в возрасте до трех лет. Отменен приказ № 35 от 14.01.09 о применении дисциплинарного взыскания в виде выговора электрослесарю производственного участка № 2 ПМС-249 О. А. Проничкину как изданный незаконно.

За счет средств профсоюзного бюджета были приобретены 42 путевки для взрослых на базу отдыха «Морской берег» на общую сумму 808,7 тыс. рублей. Пятнадцать детей наших железнодорожников отдох-

нули в спортивно-оздоровительном лагере «Радуга» (Благовещенск), 42 ребенка провели время на морском побережье на базе отдыха «Морской берег» под Владивостоком и три ребенка съездили в детский оздоровительный лагерь «Солнечный круг» (Сочи). Всего за счет профсоюзного бюджета на путевки было затрачено 980,5 тыс. рублей.

В рамках программы, посвященной 105-летию Роспрофжела, в пассажирском вагонном депо и региональном центре связи состоялась церемония чествования семейных профсоюзных династий, куда были приглашены династии, умеющие совмещать родительские обязанности и активную трудовую деятельность на Дальневосточной железной дороге, где они были отмечены благодарственными письмами и награждены памятными подарками. Лидеры профсоюзных коллективов со сцены поздравили семьи, а творческие коллективы ДКЖ подарили им песни и танцы.

ПОСЛЕ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

Работа профсоюзов на Дальнем Востоке в период с 1922 по 1930 год

Гражданская война и иностранная интервенция окончились на Дальнем Востоке на два года позже, чем в центральных районах России. 25 октября 1922 года, вытеснив за границу остатки белых войск, во Владивосток вошли части Народно-революционной армии Дальневосточной республики (ДВР). В ноябре того же года ДВР была упразднена, а Дальний Восток присоединен к РСФСР.

В годы хозяйственного развития после длительного периода военной интервенции важной школой в Приморье явились профсоюзы. Их деятельность протекала в более сложных условиях, чем в центральных районах страны, и требовала решения ряда дополнительных задач. Эта реорганизация укрепляла связь дальневосточных профсоюзов с все-российскими центрами. В результате перерегистрации численный состав профсоюзов Дальнего Востока в 1922 году определился в 65 040 человек. К 1925 году 84,1 процента рабочих Приморской губернии были организованы в союзы.

Работа дорпрофсожа, райпрофсожа и профкомов на железнодорожном транспорте с 1920 года заключалась в борьбе с саботажниками, решались вопросы по заключению коллективного договора, повышению производительности труда, вопросы продовольствия, распределения пайков. Профсоюзы контролировали транспортную кооперацию, проведение лекций, обучения, поддерживали связь с подшефными деревнями. Велась также активная разъяснительная кампания за добровольное членство. На 1 января 1924 года из 19 770 рабочих и служащих на Уссурийской железной дороге 9900 были членами профсоюза.

В 20-е годы представители профсоюзов постоянно присутствовали на заседаниях губсовнархоза и различных плановых комиссий. При губсовнархозе работали до 50 комиссий, созданных по инициативе профсоюзов. Они участвовали в обсуждении производственных планов, программ, смет, бюджетов, занимались заключением колдоговоров. Если к концу 1923 года в Приморье действовали 79 колдоговоров, которые охватывали около 11 тыс. человек, то к 1 июля 1925

года было 858 колдоговоров, которые охватывали уже 320 тыс. человек.

Профсоюзы Приморья включились также в борьбу за ликвидацию неграмотности. В течение трех лет грамотность трудящихся до 38 лет по Дальнему Востоку поднялась с 56,8 % в 1923 году до 65,6 в 1926 году.

После Гражданской войны и ликвидации Дальневосточной республики Уссурийская железная дорога находилась в трудном хозяйственном положении. Морально-психологический климат в коллективе еще не окреп, и дорпрофсожу, учпрофсожам и местным приходилось через свои выборные органы, рабочие собрания, индивидуальную работу добиваться укрепления трудовой и производственной дисциплины.

В конце 1927 года был утвержден первый пятилетний план развития народного хозяйства СССР. Он стал боевой программой развернутого социалистического наступления. Предстояло в сжатые сроки превратить СССР из страны экономически отсталой в высокоразвитую индустриальную социалистическую державу. Главным объектом усилий профсоюза в эти годы было социалистическое соревнование. Смысл его заключался в том, чтобы каждый коллектив, каждый отдельный работник трудились, глядя на передовиков производства, стремились достигнуть еще более высоких результатов.

В те годы профсоюз железнодорожников организует соревнование за повышение производительности труда, снижение себестоимости перевозок. При самом активном и непосредственном участии профсоюзных организаций на железнодорожном транспорте нарастает небывалый трудовой энтузиазм по досрочному выполнению заданий первой пятилетки. Особенно широкие масштабы приобретает движение ударников и так называемых сквозных бригад. Первые итоги массового соревнования были подведены на I Всесоюзном съезде ударных бригад, который проходил в Москве в декабре 1929 года. На нем работали 7 секций, в числе которых была секция железнодорожников.

В 1929 году всю страну захватила могучая волна организованного партией и профсоюзами всенародного

социалистического соревнования. Множилось число ударников. Однако в 30-е годы определились сложности в развитии профсоюзного движения в Приморье. Среди них: обширная территория, слабая заселенность, многонациональный состав населения, наличие сезонных отраслей промышленности, низкий общеобразовательный и культурный уровень населения и профсоюзных работников. Среди профсоюзных работников края большинство имели только начальное образование.

Несмотря на перечисленные сложности, профсоюзные организации края в 30-е годы проводили активную работу в различных направлениях. По решению ЦИК СССР, Совнаркома и ВЦСПС (23 июня 1933 г.) профсоюзы приняли на себя функции управления социальным страхованием рабочих и служащих. Социальное страхование стало осуществляться по производственно-отраслевому принципу. С этих пор ЦК профсоюза железнодорожников, дорожные и районные комитеты профсоюза стали осуществлять практическое руководство социальным страхованием. Впоследствии его работа в этой области значительно повысила роль и значение профсоюзных организаций.

В апреле 1931 года на ст. Никольск-Уссурийский был организован 1-й Райтрансторгпит (от г. Сучан, ныне — Партизанск, до ст. Евгеньевка). Одновременно была создана профсоюзная организация. Для организации работ в Райтрансторгите были направлены рабочие-коммунисты железнодорожного транспорта главных мастерских Владивостока. Развернулось строительство новых магазинов, ларьков, столовых, овощехранилища, хлебопекарни, гаражей и жилых домов. Быстро шло освоение торговым обслуживанием новых железнодорожных веток.

В ходе развертывания социалистического соревнования профсоюзы много сделали для широкого распространения передового опыта, используя с этой целью профсоюзные совещания, изотовские школы, общественные «буксиры», радиопрекламники, печать. Широко распространение в крае получили такие формы соревнования, как ударничес-



тво, изотовское движение, встречное планирование, хозрасчетные бригады. Дорпрофсож, участковые комитеты профсоюза и месткомы организовывали соревнование между отдельными работниками, бригадами, сменами, участками. Развернулось соревнование между дорогами. С 1934 года в нем участвовали коллективы Уссурийской, Восточно-Сибирской и Забайкальской дорог.

В 1935 году ударничество породило стахановское движение. Прославленные стахановцы Уссурийской дороги Н. Москаленко, Б. Назаренко, А. Горшенин, А. Мишустин и многие другие следовали примеру известного на всю страну машиниста-стахановца Петра Кривоногова — водили тяжеловесные поезда и наращивали скорость движения. В 1936 году стахановцы по краю составляли 15—20 % от числа всех рабочих. Дух стахановского патриотизма и накал ударничества поддерживались через организацию различных олимпиад, смотров-конкурсов, узловые, отделенческие и дорожные слеты, торжественные и деловые собрания. В их подготовке и проведении принимали участие профсоюзные активисты профгрупп,

цеховых организаций, местных комитетов и райкомов, во главе которых стоял дорпрофсож.

Одним из ведущих участков деятельности профсоюзов в 30-е годы была работа в области охраны труда и техники безопасности. Производственный травматизм снизился с 1930 по 1935 годы на 25 %, значительно сократилось количество смертельных случаев.

Содействуя руководству в укреплении хозяйственного содержания дороги, дорожный профсоюз вместе с тем находил пути для улучшения культурно-бытового обслуживания тружеников магистрали. С 1923 по 1926 год на дороге вместо 7 стали действовать 21 клуб и 100 красных уголков. Библиотечный фонд вырос в четыре раза и составлял 69 тыс. экземпляров книг. Быстрыми темпами в быт железнодорожников внедрялось кино, в 1926 году уже действовало 21 киноустановка. Дальнейшее развитие получили физкультурные кружки, в 32 кружках занималось почти две тысячи человек. Появились новые школы, дошкольные учреждения, улучшилось обеспечение больниц и торговое обеспечение линейных работников.

Нина САЛЬНИКОВА

ПРОФСОЮЗНОЕ ДВОЕВЛАСТИЕ

Окончание. Начало в № 6-7

Совнарком предложил ВЧК:

«1. Пересмотреть все дела и, если это представится возможным, освободить железнодорожников, кои уволены или арестованы без всякого основания, против которых не имеется обвинения в выступлениях против Советской власти... и в иных тяжких преступлениях, как саботаж, спекуляция и т. п., и за которых ручаются Центральные железнодорожные Правления профессиональных союзов, мастерских или депо.

2. Впредь увольнять железнодорожников только по постановлению суда или по соглашению с дорожными профессиональными организациями.

...Товарищей железнодорожников, рабочих, мастеровых и служащих Совет Народных Комиссаров призывает, как и прежде, доблестно и стойко защищать завоевания революции и рабоче-крестьянскую власть».

Совнарком принимает постановление, содержание которого аналогично Обращению. В соответствии с этим постановлением председатель

ВЧК Петерс издает приказ, которым устанавливается структура железнодорожных отделов Чрезвычайной комиссии.

В начале 1918 года ВЦСПС принимает резолюцию «Об организационном строительстве на железных дорогах».

В ней говорится, что здоровому развитию профессионального движения на железных дорогах препятствует основная и главная причина — обособленное существование железнодорожного пролетариата от общепролетарского движения; что на почве этой оторванности развились разного рода уродливые корпоративные организации типа Викжедор и т. д.; что этой же причиной объясняется и существование Вспрофжеля, являющегося по своему строению конгломератом корпоративных и узкопрофессиональных союзов; что одной из причин, препятствующих здоровому развитию профессионального движения на железных дорогах, является... промежуточное положение, которое занимает Викжедор. На основании вышеизложенного ВЦСПС постановил:

а) поручить президиуму ВЦСПС войти во ВЦИК и Совнарком с предложением о централизации власти на железных дорогах... и необходимости реформирования таких железнодорожных организаций, как Викжедор;

б) всячески содействовать созданию единого производственного союза железнодорожников.

В соответствии с этим постановлением Президиум ВЦСПС входит в Совет народных комиссаров с предложением о централизации власти на железных дорогах и необходимости реформирования руководящих органов профсоюза железнодорожников.

30 января 1918 года ВЦИК принимает постановление:

«1. Считать, что основным принципом управления железными дорогами должна быть централизация управления всей сетью, единообразная в своих формах, причем округа не имеют права принимать никаких самостоятельных решений и должны быть заняты исключительно техническими функциями управления делом железнодорожного транспорта.

2. В целях создания правильной и сильной железнодорожной организации считать необходимым:

а) упразднить Викжедора со всеми его периферийными организациями как политического, так и административного органа;

б) ВЦСПС провести немедленную ликвидацию Викжедора. Одновременно ВЦСПС должен приступить к работам по организации единого производственного союза железнодорожных рабочих и служащих вместо всех ныне существующих профессиональных организаций, в том числе и Вспрофжеля;

в) немедленно упразднить на местах и в центре должности комиссаров и иных властей с распорядительными функциями административно-технического характера.

3. Обязать всех партийных активных работников-железнодорожников проникать во все местные организации Вспрофжеля для ведения агитации за создание единого производственного союза и для подготовки к съезду.

4. Устроить один или два специальных дня в месяц, так называемый

День транспорта, на которых все руководящие железнодорожные работники обязаны выступать с докладами о результатах 2-недельной работы и широко публиковать успехи в налаживании транспортного дела».

Этим документом Совнарком по существу решил вопрос о дальнейшем существовании Вспрофжеля.

Вспрофжель был чисто федеративным органом. Этот федерализм объяснялся желанием отдельных категорий и профессий защитить и отстаивать свои интересы. Но уже через 2-3 месяца с момента его образования выяснилось, что федерализм может быть лишь временной, переходной формой, что дальнейшее распыление сил и средств нетерпимо.

Железнодорожники воочию убеждались, что узкоцеховые, синдикалистские профсоюзы (а их было свыше десятка) не в состоянии удовлетворить их нужды. Все мощнее был слышен призыв в пользу создания единого производственного союза железнодорожников...

Подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

РАССТРЕЛЬНЫЕ 30-е

Состоявшийся 29 мая—1 июня 1929 года II пленум ВЦСПС, осудив тред-юнионистские тенденции и явления, бюрократические окостенения профсоюзного аппарата, положил начало его чистке. Пленум вывел группу правых (Томского, Михайлова, Угарова) из президиума ВЦСПС, а Ударова и Яглома — из кандидатов в президиум ВЦСПС. Для укрепления руководства ВЦСПС был создан секретариат из пяти человек (Г. Д. Вейнберг, А. И. Догадов, Н. Н. Евреинов, И. А. Акулов, Н. М. Шверник). Редактором «Труда» был назначен Н. Н. Евреинов. Это был новый коллегиальный руководящий орган, т. к. должность председателя ВЦСПС была упразднена. Первым секретарем был избран А. И. Догадов, вторым — И. А. Акулов.

Вслед за этим решением началось обновление составов ЦК и советов профсоюзов. Но массовая чистка профсоюзного аппарата снизу доверху развернулась после постановления президиума ВЦСПС о чистке проф-аппарата от 28 января 1930 года.

В постановлении президиума ВЦСПС от 18 марта 1930 года об исключении из профсоюзов классово чуждых, вредительских и контрреволюционных элементов предписывалось отраслевым профсоюзам и профсоюзным организациям «проводить систематическую чистку по выявлению, исключению из профсоюзов и удалению их с предприятий всех классово чуждых, вредительских, контрреволюционных и кулацких элементов.

Исключению из членов профсоюзов и увольнению с работы подлежат все, скрывшие свое контрреволюционное прошлое (служители религиозного культа, бывшие жандармы, помещики, заводчики, кулаки и их агенты и все остальные элементы, не имеющие права на вступление в союз).

В постановлении отмечалось: «В целях обеспечения повседневной связи президиума с комиссией по чистке выделить для участия в ее работе т. Шверника. Обязать все ЦК союзов, совпрофы, низовые профсоюзные организации принять активное участие в чистке аппарата ВЦСПС и ЦК союзов как путем присылки материалов в комиссию, так и освещение в печати».

Таким образом, начало работы истребительной мельницы Сталина-Кагановича было положено самим ВЦСПС. Первыми в жернова этой мельницы попала «группа-92», которая голосовала на заседании комиссии VIII съезда профсоюзов против введения в президиум ВЦСПС секретаря ЦК партии Кагановича, а также редакция печатного органа ВЦСПС газеты «Труд». Соратники Томского по многолетней работе в профсоюзах одними из первых подверглись репрессиям и среди них Николай Александрович Угланов — один из организаторов и руководителей профсоюза торгово-промышленных и советских служащих, с 1920 года бывший на партийной работе. В Государственном архиве социально-политической истории сохранились списки многих из 92-х делегатов VIII съезда профсоюзов СССР, которые в декабре 1928 года проголосовали против решения ЦК партии о введении Л. М. Кагановича в члены президиума ВЦСПС. Только за это они были исключены из партии и репрессированы.

На IV пленуме Далькрайсовпрофа в 1935 году председатель ДКСП М. Н. Макеенко с горечью отмечал:

«Отдельные коммунисты насмешливо относятся к этой массовой пролетарской организации. Особенно нехорошее положение в руководстве политотделов профработой. Они часто подменяют собой профорганизацию». Политика партии была сознательно нацелена на то, чтобы обескровить и обезличить профсоюзы, лишит их всякой самостоятельности. В речах и документах партийных деятелей утверждалось другое, но слова давно уже стали расходиться с делами. В реальной жизни сплошь и рядом возникали ситуации, подобные той, о котором рассказал на XII Дальневосточной партийной конференции секретарь ЦК профсоюза рыбаков И. И. Синчук: «Профсоюзы в крае отданы на откуп небольшой группе коммунистов, работающих в профсоюзных органах, причём подчас очень не авторитетным, не облечённым доверием партийных масс». И так, с одной стороны, в проф-органах складывалась узкая каста чиновников-бюрократов, с другой — в результате кооптации пришло много новых, неопытных, слабых работников, с которыми не считались ни партийные комитеты, ни хозяйственники. «Хозяйственники с профработниками не считаются, потому что там сидят слабые люди», — говорилось в одной из служебных записок направленных Андрееву.

Изучив характер жалоб, поданных рабочими цеховому профоргу, автор одной из таких записок сделал вывод, что в большинстве случаев жалобы касаются вопросов, которые должна решать администрация (перемена места работы, установление разряда, предоставление жилплощади, отпуск с завода материалов в личное пользование, о неправильной выписке наряда, о дополнительном отпуске и т. д.). Это свидетельствовало о том, что хозяйственное руководство переложило разбор всех вопросов, не связанных с непосредственной работой человека у станка, на профорганизацию. Так как она не располагает ни средствами, ни материалами, ни правами решать значительное количество этих вопросов, роль профработника и профорганизации оказалась ограниченной положением «коллективного ходатая» перед хозяйственными организациями». Это вызывает подрыв авторитета профсоюзов в глазах рабочих и воспитывает в хозяйственнике отношение к профсоюзу как к своему придатку», — к такому выводу пришли проверявшие профсоюзную работу. Особенно заслуживает внимания вывод о том, что в то время как директора заводов пытаются игнорировать завкомы, парткомы установили над ними излишнюю мелочную опеку.

Близкой к этой была и позиция члена президиума ВЦСПС, председателя ЦК союза железнодорожников Воропаева: «Лозунг «Лицом к производству» хорош, только его извращали. Профсоюзники боятся ставить бытовые вопросы, и только сейчас стало ясно, когда пришел тов. Каганович в ЦК союза на совещание, собрал политотделы, где сказал, что остро ставить вопросы — это не только не правый оппортунизм, а заслуга профсоюзов». При этом Воропаев заявил, что кризиса нет, а скверно работает ВЦСПС — Шверник и другие руководители.

Для справки:

Воропаев Федор Григорьевич родился 23 ноября 1888 года в дер. Хоботово Тамбовской губернии (ум. 27 июня 1958 года в Москве). Из крестьян. Член партии с февраля

1917 года. По окончании земской школы работал по найму, в железнодорожных мастерских, в депо. В 1910 году был одним из организаторов союза рабочих мастерских и рабочих московского железнодорожного узла. В октябре 1917 года — председатель ВРК ст. Москва-Павелецкая. После октября 1917 года на партийной работе на железной дороге, в НКПС, директор завода, электростанции. С 1930 года первый секретарь московского облсовпрофа. В 1930-1931 годах — председатель ЦК профсоюза работников машиностроения. Затем секретарь МК ВКП(б), начальник политотдела ряда железных дорог. В 1935—1937 годах председатель ЦК железнодорожников центра. Был репрессирован. С 1954 года — персональный пенсионер.

На словах и в официальных партийных и профсоюзных документах говорилось о неуклонном возрастании роли профсоюзов. На деле профсоюзы переживали глубочайший кризис, падение авторитета в глазах масс.

О разочаровании и недовольстве трудящихся профсоюзами — с одной стороны, и о равнодушии проф-органов — с другой, свидетельствовало и уменьшение степени охвата трудящихся профчленством на многих предприятиях страны.

После 1931 года в результате предоставления преимуществ членам профсоюзов при выплате пособия по временной нетрудоспособности в большем размере, чем не состоящим в профсоюзах степень охвата трудящихся профчленством значительно возросла. Однако этот процесс замедлился к 1935 году. Кроме того, рост профсоюзных рядов в стране происходил неравномерно. Если степень организованности трудящихся в профсоюзах в начале второй пятилетки по стране составляла 74 процента, то на Дальнем Востоке этот показатель в 1933 году достигал лишь 69,1 процента, а в 1934 году — 67,8. Причиной отставания профорганов Дальневосточного края (ДВК) был ряд факторов. Профорганам сложно было вести работу из-за обширности территории ДВК и ограниченности путей сообщения и средств связи с низовыми организациями. Работа затруднялась также большой текучестью рабочей силы, наличием сезонных отраслей промышленности. Имело значение также и то, что на Дальнем Востоке среди работающих велика была прослойка лиц, не имеющих права быть членами профсоюзов: в 1935 году — 25 113, в 1936 — 20 756 человек.

Сталинская машина уничтожения людей набирала обороты. Один за другим исчезали члены Уставной комиссии, избранной на VI пленуме ВЦСПС. Едва пополнили поредевшие ряды Уставной комиссии на VII пленуме ВЦСПС, как вновь пришлось обновлять ее состав. Вторая группа решений секретариата и президиума ВЦСПС, принятых в 1937-1938 годах по поводу «персональных дел», напоминает сложную мозаику или уравнивание со многими неизвестными: профсоюзных работников снимали с должности, исключали из состава пленумов, президиумов, но дальнейшая их судьба оставалась зачастую «за кадром». Инициатором «постановки вопроса» выступали как партийные органы, исключившие из рядов ВКП(б) профработника, так и сами профорганы в лице президиума ЦК или его партгруппы, причём за этим нередко скрывались карьеристские побуждения или

мотив личной мести.

За потерю бдительности был выведен из членов президиума ЦК профсоюза рабочих железной дороги Средней Азии Болдан, а председатель ЦК союза рабочих железной дороги Востока С. И. Жибров снят с работы. Целый шквал репрессий обрушился на руководство ЦК союза железных дорог Востока и Дальнего Востока и рядовых членов профсоюза. Органами НКВД были арестованы как враги народа председатель ЦК союза Харитонов, председатель дорожного комитета союза дороги им. Молотова Тарасов, член президиума ЦК союза.

Из состава пленума ЦК союза органами НКВД были репрессированы 9 человек, в том числе машинист Языков, ответственный секретарь спортобщества «Локомотив» Галактионов, председатель дорпрофсожа железной дороги им. Кагановича Сальяш, начальник культурного сектора Амурской железной дороги Назимов, путевого обходчика станции Шерагуль Сибирской железной дороги М. Слободский, председатель МК станции Завитая Амурской железной дороги, кандидат в члены президиума ЦК союза Воронин. В докладной записке секретарям ВЦСПС, подписанной заведующим отделом кадров ВЦСПС М. Мартыновым, отмечалась «исключительная засоренность профорганизации враждебными и не пользующимися политическим доверием элементами на дорогах Востока и Дальнего Востока». Были арестованы все председатели месткомов и их заместители, председатель завкома вагоноремонтного завода и рядовые рабочие — стрелочники, машинисты, столяры, смотрщики поездов, табельщики, путевые обходчики диспетчеры и даже массовики.

«Засоренность» профорганов врагами народа являлась важнейшим обоснованием снятия с руководящей работы и исключения из состава пленума ВЦСПС ряда председателей и секретарей ЦК союзов. Попутно причислялись и другие грехи — «семейственность» в подборе кадров, приглашение на работу своих сослуживцев — «хвосты», коллективные выпивки. Но все это служило фоном для главного — обличения в связях с врагами народа, в отсутствии политической бдительности. Так, председателя ЦК союза рабочих железнодорожного строительства Антропова обвиняли в том, что, придя на работу в ЦК союза в 1936 году, он взял с собой 10 человек, ранее работавших с ним — «свои хвосты», и ознаменовал свое избрание на пленуме коллективной «пьянкой у себя на квартире, где участвовало 20 человек». Но, конечно, главной причиной снятия с работы председателя Антропова и секретаря ЦК союза Шухмана, являлась «политическая слепота и беспечность в отношении врагов народа, орудовавших в профсоюзных организациях и аппарате».

В ленинградском оргбюро ЦК союза в 1931 году работал председателем троцкист Качанов, позже исключённый из ВКП(б). Председателем московского правления также с 1931 года являлся троцкист Шатковский. Никого не смущало, что оба «троцкиста» пришли на профработу за пять лет до появления Антропова на посту председателя союза. «Копнули» и его прошлое: в дорожном комитете Московско-Белорусской железной дороги, где раньше Антропов был председателем дорпрофсожа, а затем в оргбюро ЦК по Западной Сибири работал польский шпион Моравский, реко-

мендованный на работу Антроповым. Секретариат ВЦСПС осудил членов президиума Антропова, Шухмана, Цирлина за то, что они не только проявили беспечность в разоблачении врагов народа, но и «после их вскрытия не обсудили этот вопрос на президиуме, не извлекли политических уроков». Антропов и Шухман были сняты с работы, как не обеспечившие руководства в ЦК союза.

С усилением террора нарастало недовольство в народе. Только на Дальнем Востоке с 1937 по 1938 год были репрессированы 250 тысяч человек, включая 7 тысяч расстрелянных.

На XVIII съезде партии в 1939 году было прямо заявлено, что с массовыми репрессиями покончено, что партия, несмотря на количественное уменьшение ее рядов, качественно улучшилась, в нее влились свежие, молодые силы. Массовый террор прекратился, но не исчез совсем: он стал тоньше и изощреннее.

Профсоюзы живо реагировали на происходившие события. 4 февраля 1938 года состоялось совещание членов президиумов ЦК союзов и ответственных работников ВЦСПС с повесткой дня: «Информация тов. Шверника о январском пленуме ЦК ВКП(б)». Доклад Шверника почему-то не стенографировался, но стенограмма выступлений участников совещания сохранилась и представляет интерес как свидетельство очевидцев и действующих лиц массового террора. В этом смысле важно признание члена президиума ЦК союза рабочих тяжелого машиностроения Л. И. Погребного «в ошибках и перестраховке» при решении вопросов о необоснованных исключениях из профсоюзов и снятии с работы мнимых врагов народа. Погребной привел ряд примеров, когда ЦК союза и профорганы принимали неправильные решения, а ВЦСПС их утверждал. Назвал он и факты, когда вмешательство секретариата ВЦСПС помогало исправить ошибку. Так, на пленуме ЦК союза по предложению партгруппы было принято решение об исключении из состава президиума Доброумовой, в порядке перестраховки, но «тов. Шверник нас поправил».

Однако в большинстве случаев справедливо решать проблемы с увольнениями людей из-за «связи с врагами народа» было чрезвычайно трудно. Профсоюзы участвовали в трудоустройстве большой группы выпущенных заключенных, работавших на канале Москва—Волга, Беломорканале. При этом приходилось преодолеть сопротивление хозяйственников, местных бюрократов, в том числе и среди профсоюзных руководителей. Недоверие вызывали и те, кто добросовестно трудились на предприятии, но в его биографии обнаруживались чуждые классовые корни.

На предприятии в системе ЦК союза железной дороги Центра работал машинистом мотовоза стахановец. Его уволили с работы за то, что была арестована сестра его жены. Муж ее продолжал работать, а своя-стахановца оставили без работы. Он продал все, что было, включая велосипед. Когда решили привлечь к ответственности тех, кто над ним издевался, оказалось — некого, сработала круговая порука. Проводника Грушевского, работавшего 10 лет, уволили за то, что он взял деньги за постель, но ее не постелил. Хотя у него была выписана квитанция, против него подняли целое дело: узнали, что он родился в Белоруссии, и



это показалось подозрительным: не шпион ли? Восемь месяцев он ходил без работы, не получив поддержку в ЦК союза.

Неслыханная по масштабам борьба с врагами народа приводила к тому, что в профорганах слой за слоем удалялись выборные профсоюзные работники, ставшие жертвами сталинских репрессий. Отчетно-выборная кампания в профсоюзах использовалась властями как чистка профорганов и в высших руководящих звеньях, и в низовых организациях. Начавшись во второй половине 1937 года, эта кампания продолжалась и в 1938 году вплоть до VII пленума ВЦСПС. Некоторые съезды отраслевых профсоюзов и к этому времени еще не успели состояться. Главную роль в этом сыграли огромные потери опытных профсоюзных кадров, обвиненных во вредительстве, правом оппортунизме, троцкизме.

Поводом для снятия с работы служило также отсутствие бдительности и рвения в разоблачении врагов народа, политическая слепота, мешавшая разглядеть «двурушника», беспечность, приводившая к «засоренности» профорганов чуждым элементом. Даже в деятельности новых руководящих работников находили остатки тред-юнионизма, что вело к смещению с занимаемой должности, а это в свою очередь тормозило отчетно-выборную кампанию.

Так, несколько раз подвергся чистке ЦК союза рабочих железных дорог Юга. Сначала решением ВЦСПС было снято все руководство ЦК союза и на смену пришли новые кадры. В конце мая 1936 года новым председателем ЦК союза стал М. Н. Стеклов, в прошлом кожевник, но работавший последние два года в системе профсоюза железнодорожников. Опыт профсоюзной работы у него был, но в сфере кожевенной и обувной промышленности. Тем не менее он активно включился в проблемы железнодорожников, подобрал аппарат ЦК союза, разработал ряд мероприятий по оживлению профсоюзной работы.

Но 10 октября 1937 года председателем ЦК союза М. Н. Стеклов постановлением президиума ВЦСПС был снят с работы за связь и пособничество врагам народа. Вместе с ним был уволен член президиума ЦК союза П. П. Соколов, исключенный из партии за «участие в выдаче положительной характеристики» врагу народа.

Так называемая чистка профсоюзного аппарата, санкционированная Шверником как первым секретарем ВЦСПС, искалечила судьбы сотен тысяч профсоюзных работников и профактивистов. Профсоюзы были

втянуты в кампанию нагнетания в обществе атмосферы подозрительности, доноительства, идеологической амортизации недовольства арестами, целой системы репрессий. Одним из ее звеньев являлись многочисленные активы и собрания, обсуждавшие вопросы усиления бдительности и одобрения репрессивных мер, применяемых в государственном масштабе. Они были призваны раскатать нравственные устои в трудовых коллективах, приучить людей к мысли о правомерности доносов, выявить и поднять на щит тех, кто уже был готов без уговоров громить «врагов народа» и срывать маску с их приспешников.

Профсоюзы не могли активно вмешиваться в решение вопросов жизнедеятельности рабочих и служащих, их быта и культуры, так как их задачи были обозначены партноменклатурой проблемами производственно-массовой работы, мобилизацией трудящихся на успешное выполнение народно-хозяйственных планов, на развитие трудового подъема и творческих инициатив. К концу 1930-х годов профессиональные союзы страны были по существу обезглавлены. Массовые репрессии сверху донизу привели профсоюзы к кризису организационно-массовой работы профсоюзных органов, вопиющим нарушениям внутрипрофсоюзной жизни, массовому назначению и кооптации кадров, отсутствию отчетов и выборов, резкому снижению процентного охвата профсоюзным членством при постоянном росте численности рабочих и служащих. Постоянные изъятия (аресты) НКВД профсоюзных руководителей и профактивистов губительно сказались на состоянии трудовой дисциплины на предприятиях и в учреждениях, вследствие чего государственные органы были вынуждены прибегать к изданию законов, предусматривавших карательные меры, вплоть до судебных преследований.

В эти истребительные сталинские годы профессиональные союзы страны понесли огромные потери лучших людей, прошедших царские тюрьмы и ссылки, активных участников трех революций, Гражданской войны и внесших огромный вклад в мирное строительство социалистического общества. Веря в идеи социализма, в создание нового общества, они отдавали все силы, не считаясь с трудностями и часто под дулами винтовок и пулеметов, они не отрекались от своих убеждений.

Подготовлено по материалам книги В. И. Носача и Н. Д. Зверевой «Расстрельные 30-е годы и профсоюзы»

СПИСОК

разоблаченных врагов народа и снятых с профработы и по другим причинам по дорожному комитету, линейному комитету и местному комитету железных дорог Дальнего Востока

Фамилия	Должность	Причина снятия
1. Друскис	б. нач. дороги	арестован как враг народа
2. Яворов	пред. ЛК	арестован как враг народа
3. Василевич	б. нач. политотдела	исключен из партии
4. Барков	пред. ЛК	исключен из партии
5. Минаев	инструктор	арестован как шпион
6. Золотарев	секретарь Дорлока	арестован как шпион
7. Востриков	секретарь Дорлока	уволен
8. Стрельцова	секретарь	уволена в связи с арестом мужа
1-е отделение (Облучье)		
9. Непомнящий	зам. пред. ЛК	исключен из партии за связь с врагом
10. Тыртычный	чл. презид. ЛК	арестован как враг народа
11. Морозов	пред. Инского депо	снят с работы за хулиганство
12. Чернышев	пред. МК ст. Кимкан	осужден за аварию
13. Автономов	б. нач. политотдела	отведен
14. Иванов	б. нач. политотдела	отведен
2-е отделение (Хабаровское)		
15. Кирей	пред. МК, грузчик	снят за бездеятельность
16. Куликов	пред. МК ст. Хабаровск	уволен по ст. 47 КЗоТ, п. «В»
17. Ковалев	пред. МК ШЧ-3	снят за бездеятельность
18. Кириллова	пред. МК склада Дортехснаб	уволена по ст. 47 КЗоТ, п. «В»
19. Прохоровский	пред. ДК ст. Амур	арестован как враг народа
20. Левчук	пред. МК ТН-2	отстранен за связь с врагами парода
21. Приказчиков	пред. МК (работал ДСП)	арестован за крушение поезда
22. Примак	пред. МК НЖ-2	переведен на другое предприятие
23. Павленко	пред. МК базы НК	освобожден по болезни
3-е отделение (Бикинское)		
24. Осламенко	зав. произв. отд. ЛК	исключен из партии
25. Моисеев	зам. пред. ЛК	освобожден как бездельник
26. Видищев	пред. МК депо Бикин	арестован как враг народа
27. Филиппов	пред. МК ШЧ-4	арестован как враг народа
28. Троян	пред. МК РЗД Хумхус	арестован как враг народа
29. Глушков	пред. МК Вяземская	снят за антисоветские разговоры
30. Свиридов	пред. МК РЗД Перелесок	освобожден от работы
31. Федякин	пред. МК Райторгтранс	отстранен от работы
32. Прищепа	пред. МК РЗД Бейцуха	исключен из ВЛКСМ
33. Богацкий	пред. МК РЗД Шебенчиха	выдвинут на руководящую работу
4-е отделение (Ружинское)		
34. Сигнаевский	инспектор труда ЛК	снят с работы за контрреволюционный выкрик
35. Барков	пред. МК депо Ружино	исключен из партии за связь с врагом народа
36. Одиноких	пред. МК отделения	арестован как враг народа
37. Каспин	пред. МК отделения, диспетчер связи	исключен из ВЛКСМ
38. Скворцов	пред. МК отделения ст. Рудино	освобожден от работы на транспорте
39. Бережной	пред. МК ст. Сунгач	переведен на другую станцию
40. Соломашин	пред. МК ст. Сунгач РЗД Кауль	переведен на другую станцию
5-е отделение (Ворошилов-Уссурийск)		
41. Яворов	пред. ЛК	арестован как враг народа
42. Жемак	зав. орг. отд. ЛК	арестован как враг народа
43. Романов	инспектор труда	выведен за примиренчество к врагам народа
44. Саблин	пред. МК ст. Ворошилов	выведен за связь с врагами народа
45. Старовой	пред. МК ст. Сантохеза	арестован как враг народа
46. Бартуль	пред. МК ст. Сантохеза депо Евгеньев	арестован как враг народа
47. Жук	пред. МК ст. Сантохеза, мастер склада	отстранен за связь с врагом народа
48. Гавриж	пред. объединен. МК ст. Евгеньевка	снят за связь с врагом народа
49. Шутов	пред. МК Райторгтранспита	переведен на хозяйственную работу
50. Хиторьян	пред. МК в отделен.	арестован как враг народа
51. Дуковский	пред. МК ст. Озерные Ключи	отстранен как брат расстрелянного врага народа
52. Злобин	пред. МК МПС	снят за пьянство, дебош
Паровозоремонтный завод		
53. Жилин	пред. завкома	арестован как враг народа
54. Верховский	инспектор труда	арестован как враг народа

В 1922–1926 годах Михаил БУЛГАКОВ трудился в газете «Гудок». Его сатирические рассказы и фельетоны регулярно печатались на страницах издания. Предлагаем вашему вниманию некоторые из них.

ИГРА ПРИРОДЫ

«А у нас есть железнодорожник с фамилией Врангель».
Из письма рабкора

Дверь, ведущую в местком станции М., отворил рослый человек с усами, завитыми в штопор. Военная выправка выпирала из человека. Предместком, сидящий за столом, окинул вошедшего взором и подумал: «Экий бравый...»

— А вам чего, товарищ? — спросил он.

— В союз желаю записаться, — ответил визитер.

— Так-с... А вы где же работаете?

— Да я только что приехал, — пояснил гость, — весовщиком сюды назначили...

— Так-с. Ваша как фамилия, товарищ?

Лицо гостя немного потемнело.

— Да, фамилия, конечно... — заговорил он, — фамилия у меня... Врангель.

Наступило молчание. Предместком уставился на посетителя, о чем-то подумал и вдруг машинально осматривал документы в левом кармане пиджака.

— А имя и, извините, отчество?

— спросил он странным голосом.

Вошедший горько и глубоко вздохнул и вымолвил:

— Да, имя... ну что имя, ну, Петр Николаевич.

Предместком привстал с кресла, потом сел, потом опять привстал, глянул в окно, с окна на портрет Троцкого, с Троцкого на Врангеля, с Врангеля на дверной ключ, с ключа косо на телефон.

Потом вытер пот и спросил сигло:

— А откуда же вы приехали?

Пришелец вздохнул так густо, что у предместкома шевельнулись волосы, и молвил:

— Да вы не думайте... Ну из Крыма...

Словно пружина развернулась в предместкома. Он вскопчил из-за стола и мгновенно исчез.

— Так я и знал! — кисло сказал гость и тяжело сел на стул.

Со звоном хлопнул ключ в дверях. Предместком, с глазами, сияющими как звезды, летел через зал III класса, потом через I класс и прямо к заветной двери. На лице у предместкома играли краски. По дороге он вертел руками и глазами, наткнулся на кого-то в форменной куртке и ему взвыл шепотом:

— Беги, беги, в месткоме дверь покарауль! Чтб не убег!..

— Кто?!

— Врангель!

— Сдурел!!!

Предместком ухватил носильщика за фартук и прошипел:

— Беги скорей, дверь покарауль!..

— Которую?!

— Дурында... Награду получишь!..

Носильщик выпучил глаза и стрельнул куда-то вбок... За ним — второй. Через три минуты у двери месткома бушевала густая толпа. В толпу клином врезался предместкома, потный и бледный, а за ним двое в фуражках с красным верхом и синеватыми околышами. Они бодро пробирались в толпе, и первый звонко покрикивал:

— Ничего интересного, граждане! Прошу вас очистить помещение!..

Вам куда? В Киев? Второй звонок был. Попрошу очистить!

— Кого поймали, родные?

— Кого надо, того и поймали, попрошу пропустить...

— Деникина словил месткомщик!..

— Дурында, это Савинков убег... А его залопали у нас!

— Я обнаружил по усам, — бормотал предместком человеку в фуражке.

— Глянул... Думаю, батюшки, — он!

Двери открылись, толпа полезла друг на друга, и в щели мелькнул пришелец...

Глянув на входящих, он горько вздохнул, кисло ухмыльнулся и уронил шапку.

— Двери закрыть!.. Ваша фамилия?

— Да Врангель же... да я ж говорю...

— Ага!

Форменные фуражки мгновенно овладели телефоном.

Через пять минут перед дверьми было чисто от публики, и по очистившемуся пространству проследовал кортеж из семи фуражек. В середине шел, взвездя глаза к небу, пришелец и бормотал:

— Вот, твоя воля... замучился... В Херсоне водили... В Киеве водили... Вот горе-то... В Совнарком подам, пусть хоть какое хочут название дадут...

— Я обнаружил, — бормотал предместком в хвосте, — батюшки, думаю, усы! Ну у нас это, разумеется, быстро, по-военному: р-раз — на ключ. Усы — самое главное...

Ровно через три дня дверь в тот же местком открылась, и вошел тот же бравый. Физиономия у него была мрачная.

Предместком встал и вытаращил глаза.

— Э... Вы?

— Я, — мрачно ответил вошедший и затем молча ткнул бумагу.

Предместком прочитал ее, покраснел и заявил:

— Кто ж его знал... — забормотал он... — Гм... да, игра природы... Главное, усы у вас, и Петр Николаевич...

Вошедший мрачно молчал...

— Ну что ж... Стало быть, препятствий не встречается... Да... Зачислим... Да вот усы сбили меня...

Вошедший злобно молчал.

Еще через неделю подвыпивший весовщик Карасев подошел к мрачному Врангелю с целью пошутить.

— Здравия желаю, ваше превосходительство, — заговорил он, взяв под козырек и подмигнув окружающим.

— Ну, как изволите поживать? Каково показалось вам при власти Советов и вообще у нас в Ре-Се-Фе-Се-Ре?

— Отойти от меня, — мрачно сказал Врангель.

— Сердитый вы, господин генерал, — продолжал Карасев, — у-у, сердитый! Боюсь, как бы ты меня не расстрелял. У него это просто, взял пролетария...

Врангель размахнулся и ударил Карасева в зубы так, что с того соскочила фуражка. Кругом засмеялись.

— Что ж ты бьешься, гадюка перекопская? — сказал дрожжащим голосом Карасев. — Я шутю, а ты...

Врангель вытащил из кармана бумагу и ткнул ее в нос Карасеву. Бумагу облепили и начали читать: «... Ввиду того, что никакого мне проходу нету в жизни, прошу мою роковую фамилию сменить на многоуважаемую фамилию по матери — Иванов...»

Сбоку было написано химическим карандашом: «Удовлетворить».

— Свиныя ты... — занял Карасев.

— Что ж ты мне ударил?

— А ты не дражни, — неожиданно сказали в толпе. — Иванов, с тебя магарыч.

Пролог

Дверь с надписью «Мужская уборная» в управлении Уссурийской ж. д. в гор. Хабаровске хлопнула, вышел помощник главного бухгалтера Жуков, застегнул китель, подошел к курьерше и хлопнул ее кулаком, произнеся такой спич:

— Не читай во время дежурства книг! Не читай!!! Это дело не курьерское, а смотри, что делается в уборной! В уборной!!!

Курьерское дело маленькое: заорать, когда тебя бьют.

Курьерша так и сделала. И слетелся со всех сторон народ.

— Жалуйся, тетка, в местком, — кричал раздраженный народ.

И тетка пожаловалась.

Месткомово судилище

Действующие лица:

Шмонин, предместкома (гим средних лет, серые брючки, штiblеты на шнурках, выражение лица умное).

Гудзенко, член месткома (гим обыкновенный, в глазах сильное сочувствие компартии, на левой стороне груди два портрета, на правой значки Доброхима и Доброфлота, а в кармане книжка «Друг детей»).

Жуков, побивший, симпатичный.

Курьерша, обыкновенная, в платке.

Публика — статисты из месткома.

Сцена представляет помещение месткома.

Шмонин (звонит в колокольчик): Тише! Итак, дорогие товарищи, перед нами факт о якобы побитии курьерши Токаревой нашим уважаемым бухгалтером Жуковым.

Курьерша: Как это «якобы», когда у меня синяк!

Шмонин: Ваше слово впереди. Попрошу вас помолчать. Спрячьте ваш синяк в карман.

Курьерша рыдает.

Публика сочувствует ей.

Шмонин: Тиш-ше! Итак, граждане,

КАК НА ТЕТКИНЫ ДЕНЬГИ МЕСТКОМ ПОДАРОК КУПИЛ

На станции Завитая Уссурийской дороги имеется бедная вдова — гражданка Силаева. Дело вдовье трудное, как известно. Вдове тоже нужно кушать и пить. Мыкалась вдова, мыкалась и обратилась в местком:

— Дайте мне службу, товарищи.

Местком внял просьбам вдовы и устроил ее на место тут же, в месткоме. Должность легкая и прекрасная. Вдову призвали и сказали:

— Тетка! Будешь пять печей топить, пять коридоров мыть, а равно и пять полов. Мусор будешь убирать ежедневно. А чтобы тебе не было скучно, еще будешь носить воду.

— А сколько жалованья? — спросила вдова, шмыгая носом.

Месткомщик, по фамилии Моложай, сделал арифметический подсчет:

— Пять коридоров помножить на пять печей, прибавить пять бочек мусора и разделить на пять кадушек воды, равняется 5 рублей!

И объявил тетке Силаевой результат:

— Будешь получать пять рублей в месяц.

— Благодарители вы наши! — завывала тетка и ухватилась за половую тряпку.

Тетка не расставалась с тряпкой 10 месяцев. Тетка носила, тетка тас-

Пьеса

разберемся в вышеуказанном прискорбном явлении нашего быта. Что перед нами возникает? Возникает вопрос — какой это пистолет написал нашей курьерше заявление в суд месткома?

Публика изумлена.

Шмонин: Какое это крапивное семя сеет смуту в Советском государстве, натравливая одну часть народонаселения против другой? Ась?

Курьерша: Какое ваше дело, кто писал? Он меня побил, и больше ничего!

Публика гудит.

Шмонин: Прошу не гудеть! Отвечай, тетя, суду, кто писал?

Курьерша (упорствуя): Не скажу!

Шмонин (зловеще): Ты, тетка, смотри! С судом разговариваешь. Кто писал?

Курьерша: На огне жгите, не скажу.

Публика (шепотом): Это ей рабкор Кузькин писал. Не выдавай, тетка, товарища!

Голос с галерки: Тетка Токарева, держись! Не выдавай рабкора на съедение!

Курьерша: Хучь пытайте, не скажу.

Голос с галерки: Bravo, Токарева!

Шмонин: Кто бунтует на галерке? Вывести его, подстрекателя! (Курьерше) Так не скажешь?

Курьерша: Нет.

Публика: Молодец!

Шмонин (тихо Гудзенке): Ишь, железная баба. (Громко.) Ну ладно, мы и без тебя обнаружим этого супчика, который вносит раскол в учреждение. Мы ему покажем! Ну ладно. Переходим дальше. Товарищ Токарева заявляет, что тов. Жуков ее побил. Ну что тут особенного, товарищи? Я понимаю, если Токарева была бы интеллигентная дама, графиня или княгиня, ну, это дело десятое! Тогда, конечно, хлестать бухгалтеровыми кулаками по графининой морде, верно, неудобно. Дама в обморок может упасть. А поскольку перед нами курьерша,

подумаешь, велика беда!

Публика: Вот так рассудил!

Шмонин: Слово предоставляется защитнику тов. Жукова, уважаемому тов. Гудзенке.

Гудзенко (одергивая куртку): Возьмем факт с медицинской точки зрения. Тут говорят: Жуков ударил, Жуков побил, то да се... Да вы гляньте на Жукова. (Все глядят на Жукова с любовью.)

Посмотрите, какой он щуплый, хилый, ведь он одной ногой в гробу стоит...

Жуков (обиженно): Сам ты в гробу стоишь, говори, да не заговаривайся!

Гудзенко: Пардон! Вообще Жуков интеллигентный человек, сознательная личность, он даже газету выписывает, ну разве он может как следует ударить? Вы поглядите на курьершу. (Все глядят на курьершу с любовью.)

Ведь это что? Физиономия... (Раздвигает руки на аршин.) Во физиономия! Руки! Ноги! Да ведь это не женщина, а прямо-таки чугунный памятник! Да ее ежели кулаком ударить, кулак рассыплется. Ее кочергой бить надо! Ну какой он ей вред причинил?

Курьерша: Да у меня синяк!

Шмонин: Ну приложи к синяку пятак, он у тебя до свадьбы заживет. Итак, суд удаляется на совещание. (Удаляется с Гудзенкой и с Гудзенкой же возвращается.) Тише! Суд вынес решение (торжественно): ввиду того, что Жуков Токаревой никакого особенного повреждения не причинил, считать Токареву непобитой. Жукову выразить месткомово порицание, но, принимая во внимание интеллигентность Жукова и хилое его сложение, считать порицание условным в течение пятнадцати лет. С Жукова взыскать в пользу Токаревой один медный пятак для приложения его к синяку, с тем чтобы по выздоровлении Токарева вернула пятак Жукову с процентами. Суд кончен!

Голос с галерки (среди общего гула): Тетка Токарева, жалуйся в нар-суд! Это безобразия! (Шум).

Занавес падает.

тетки Силаевой».

Моложай обиделся:

— Ты нездорова. На портрете писать про такого ничтожного человека, как ты, мы не будем.

Тут тетка уперлась:

— Не имеете права, мои деньги.

— Ты, тетка, глупа, — сказал Моложай.

— Да ты не ругайся, — ответила тетка, — деньги мои.

— Отлезь от меня, — сказал Моложай.

— Мои деньги, — несколько истерически заметила тетка.

Тут Моложай рассердился окончательно. Но что дальше произошло — неизвестно, потому что в корреспонденции рабкора сказано глухо:

«Товарищ Моложай наговорил ей кучу дерзостей».

Дальше мрак окутывает историю. Но есть приписка в корреспонденции рабкора: «Добрые люди учка и дорпрофсожа, распорядитесь, чтобы местком уплатил жалованье Силаевой с 1 января по 1 октября 1924 года, когда она в месткоме мыла полы и таскала воду, по настоящей, правильной расценке».

Во-вторых, нужно тетке уплатить пять рублей и разъяснить месткомщику Моложаю, что на чужие рабочие деньги дарить портреты нельзя. Это называется эксплуатация».

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.dv.dg.rzd.ru

Редактор — Антонина ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Тираж 5070 экз.