

# ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



19 января 2011 г.

№ 1 (130)

Выходит с 25 января 2006 года

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

## ПОЕЗДА БЫВАЮТ РАЗНЫЕ. НЕКОТОРЫЕ — СТРОИТЕЛЬНЫЕ

Строительно-монтажный трест № 16 отмечает свой полувековой юбилей



Профсоюзная организация Строительно-монтажного треста № 16 создана одновременно с самим трестом, пятьдесят лет назад. За это время было сделано немало для социально-экономической и правовой защиты работников. Материалы о профсоюзной организации СМТ-16 читайте на 4-5 стр.

ОТ РЕДАКЦИИ

## ПЯТЬ ЛЕТ ВМЕСТЕ

Добрый день, уважаемые читатели газеты «Профсоюзная жизнь»!

Как-то незаметно пролетело время. Вроде бы совсем недавно хлопотали мы, готовя к выпуску первый номер нашей газеты, оказывается, было это пять лет назад. Словно вчера переживали всем коллективом дорпрофсожа, ждали первый номер из типографии и с интересом и волнением разглядывали пахнущие типографской краской страницы нового детища дорпрофсожа.

Идея создания газеты принадлежит председателю дорпрофсожа Виталию Ильичу Бабию. Эту мысль он вынашивал долго, и высказывал мне, тогда еще сотруднику «Дальневосточной магистрали». А потом эта мысль воплотилась в реальное дело, именуемое «Профсоюзная жизнь».

Тогда, пять лет назад, наша газета была в два раза меньше по объему страниц. И коллектив был совсем небольшой. Но с первого же номера издание обрело своих активных авторов. С интересом разглядываю газету пятилетней давности. Материалы, написанные Татьяной Григорьевной Войтюк, инженером Уссурийской дистанции водоснабжения и водоотведения. Татьяна Сергеевна Буряк, председатель профкома Уссурийской дистанции электроснабжения и Галина Афанасьевна Сивинцева, председатель профкома бывшей тогда дистанции сигнализации, связи и вычислительной техники.



Они на протяжении всех этих лет так и остались верными друзьями нашей газеты.

Активно помогали нам бывшие тогда заместителями председателей филиалов дорпрофсожа Александр Сергеевич Лашин из Владивостока и Виктор Геннадьевич Федин из Комсомольска-на-Амуре. Это они сообщали самые горячие новости с мест, подсказывали, о ком рассказать, какие проблемы поднять, кого похвалить... Они и сегодня остаются нашими добрыми помощниками.

Шло время, через год мы поняли, что четырех полос для газеты стало маловато. И наш печатный орган стал восьмиполосным.

За это время расширился наш актив. В их числе Наталья Владимировна Рябова, специалист отдела оргработы Владивостокского филиала, Юлия Михайловна Данильченко, председатель Уссурийского узлового совета ветеранов, Татьяна Николаевна Павленко из Нового Ургала, Галина Александровна Стороженко, социальный педагог школы-интерната № 30, Елена Викторовна Иванова, председатель профкома ДТЦФО и другие. В Тынде появился свой собственный корреспондент.

Окончание на 8-й стр.

## ВМЕСТЕ И ПРАЗДНИК ТОРЖЕСТВЕННОЙ

Торжественные мероприятия, посвященные 30-летию образования предприятий Ургальского участка, состоялись в Новом Ургале.

Стр. 2

## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Победители в дорожном соревновании за 2010 год с присуждением званий «Лучший коллектив, бригада, колонна, участок, смена» и «Лучший мастер и руководитель среднего звена».

Стр. 2-3

## ПУТЕЙЦЫ — РАБОТНИКИ УНИВЕРСАЛЬНЫЕ



Дорожный мастер 14-го линейного околотка шестой Хабаровской дистанции пути Павел Анатольевич Шумейко по итогам работы в 2010 году назван в числе лучших мастеров путевого хозяйства Дальневосточной железной дороги.

Стр. 3

## ПУСТЬ ЖИЗНЬ БУДЕТ ДОЛГОЙ И ЯРКОЙ!

Председатели профсоюзных комитетов недостатка в работе и общении с людьми никогда не испытывают. Им всегда есть, чем поделиться с газетой «Профсоюзная жизнь». Однако лишь единицы из них не просто готовы к устному общению с представителями нашего издания, но и находят возможность войти в число авторов его публикаций.

О наших помощниках читайте на стр. 6-8.

# ПОЗДРАВЛЯЕМ!

**Победителями в дорожном соревновании за 2010 год с присуждением звания «Лучший коллектив, бригада, колонна, участок, смена» признаны:**

## По хозяйству пути:

- околотов Облученской дистанции пути (руководитель С. В. Ерохин);
- участок Биробиджанской дистанции пути (руководитель П. М. Табаков);
- участок по содержанию рельсовых цепей Спасск-Дальненской дистанции пути (руководитель А. Ф. Лавский);
- участок Сибирцевской дистанции пути (руководитель Н. Ю. Маслов);
- участок Комсомольской дистанции пути (руководитель Д. В. Сериков);
- околотов Тырминской дистанции пути (руководитель В. П. Соколов);
- околотов Беркакинской дистанции пути (руководитель Д. Н. Виригин);
- участок Ургальской дистанции пути (руководитель А. М. Охотников);
- участок Горинской дистанции пути (руководитель Ю. Ю. Оспанов);
- участок Тымовской дистанции пути (руководитель С. С. Буловацкий);
- участок Юкталинской дистанции пути (руководитель С. З. Иванюк);
- коллектив Путьобследовательской станции Дорожного центра диагностики путевого хозяйства № 071 (руководитель С. Ю. Дикий);
- участок Тындинской дистанции пути (руководитель А. В. Сквородников);
- бригада железнодорожно-строительной выправочно-подбивочно-рихтовочной машины Путевой машинной станции по эксплуатации и ремонту путевых машин № 310 Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин (руководители В. В. Слива, Ю. Н. Пахалович).

## По локомотивному хозяйству:

- колонна эксплуатационного локомотивного депо Ружино (руководитель С. В. Гринько);
- колонна эксплуатационного локомотивного депо Облучье (руководитель В. П. Коршунов);
- бригада эксплуатационного локомотивного депо Облучье (руководитель В. А. Долгополов);
- грузо-пассажирская колонна эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 (руководитель С. А. Макиевский);
- бригада эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск (руководитель А. В. Овсянников);
- колонна эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал (руководитель А. И. Шибут);
- бригада эксплуатационного локомотивного депо Тында (руководитель С. В. Якимец).

## По вагонному хозяйству:

- смена пункта технического обслуживания вагонов Волочаевка-2 эксплуатационного вагонного депо Комсомольск (руководитель Н. А. Пухов);
- смена пункта технического обслуживания вагонов ст. Беркаки эксплуатационного вагонного депо Тында (руководитель В. П. Фищук);
- цех контрольного поста Биробиджан эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 (руководитель Ю. Т. Голдынский).

## По хозяйству автоматики и телемеханики:

- бригада по обслуживанию устройств электрической централизации Хабаровской дистанции сигнализации, централизации и блокировки (руководитель С. В. Явкин);
- бригада по обслуживанию устройств автоблокировки Уссурийской дистанции сигнализации, централизации и блокировки (руководитель А. С. Макрушин);
- бригада по обслуживанию устройств КТСМ Тындинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки (руководитель С. С. Калиновский).

## По хозяйству электрификации и электроснабжения:

- бригада района контактной сети Известковая Облученской дистанции электроснабжения (руководитель Г. В. Мордовской);
- бригада района контактной сети Розенгартовка Хабаровской дистанции электроснабжения (руководитель С. А. Иваницкий);
- бригада района электроснабжения Амгунь Ургальской дистанции электроснабжения (руководитель А. А. Федорин).

## По хозяйству пассажирских перевозок:

- колонна моторвагонного депо Первая Речка Дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (руководитель С. А. Данилов).

## По хозяйству гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения:

- бригада участка Уссурийской дистанции гражданских сооружений (руководитель Л. И. Финюкова);
- коллектив смотрительного участка Огорон—Дугда Тындинской дистанции гражданских сооружений (руководитель М. В. Петухова);
- коллектив участка капитально ремонта станции Вяземская Хабаровской дистанции гражданских сооружений (руководитель В. Б. Банчук).

## По хозяйству тепловодоснабжения:

- электроучасток Дистанции тепловых сетей Дирекции по тепловодоснабжению (руководитель М. М. Романов).

## По механизированным автобазам:

- автоколонна Владивостокской механизированной автобазы (руководитель А. В. Тетеря).

## По восстановительным поездам:

- бригада восстановительного поезда станции Сибирцево (руководитель А. А. Баранов).

# ВМЕСТЕ И ПРАЗДНИК ТОРЖЕСТВЕННОЙ

**Торжественные мероприятия, посвященные 30-летию образования предприятий Ургальского участка, состоялись в Новом Ургале.**

История создания предприятий Ургальского участка началась с принятия директивными органами страны 8 июля 1974 года постановления о начале строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Это ознаменовало важнейший этап сооружения грандиозного железнодорожного комплекса, протяженностью свыше 5 тысяч километров. На север от Транссиба по ветке Известковая—Чегдомын поехали со строителями, материалами и техникой. Ранее второстепенная ветка стала пропускать все возрастающее количество грузовых составов. 1 октября 1980 года приказом № 1744 Министерства путей сообщения было создано Ургальское отделение с местонахождением аппарата управления на станции Ургал-2.

После создания Ургальского отделения на станции стали образовываться предприятия железнодорожного транспорта. Одними из первых в октябре 1980 года были созданы отдел управления движения и Ургальская дистанция пути. В декабре 1980 года образовалась дистанция сигнализации и связи и Ургальский участок энергоснабжения.

Одно из крупнейших локомотивных депо на Байкало-Амурской магистрали было создано на станции Новый Ургал в январе 1981-го. На основании приказа министра путей сообщения от 28 июля 1980 года и распоряжения начальника Байкало-Амурской железной дороги от 9 января 1981 года было организовано основное локомотивное депо Новый Ургал с цехом ремонта маневровых локомотивов.

Об этих моментах истории



говорили на торжественном вечере, который прошел в Доме культуры железнодорожников поселка Новый Ургал, на который были приглашены ветераны и работники предприятий, а также почетные гости из других регионов Дальнего Востока. Началось торжество презентацией слайдов о трудовых буднях Ургальского узла. На сцену были приглашены руководители предприятий.

Теплыми словами поздравлений и воспоминаниями становления Ургала как узловой станции поздравил присутствующих глава администрации п. Новый Ургал Анатолий Егорович Панов. Чествовать работников узла прибыли и представители профсоюза — председатель Тындинского филиала дорпрофсожа Виктор Александрович Сверкунов, правовой инспектор труда профсоюза Комсомольского филиала дорпрофсожа Ярослава Михайловна Кушир. К поздравлениям присоединились руководители ДРЦС, ДРТ, а также предприятий Нового Ургала. Громкими аплодисментами встретили присутствующие в зале первого начальника локомо-

тивного депо Василия Васильевича Бакова. В своем выступлении он рассказал об этапах развития депо, о становлении трудового коллектива. Памятный подарок почетному гостю вручил заместитель начальника отдела Дирекции ремонта тепловозов Юрий Сергеевич Швец.

Многие работники предприятий в этот день были награждены благодарственными письмами, почетными грамотами, премиями и ценными подарками. Коллектив Дома культуры железнодорожников подготовил развлекательную программу, в которой приняли участие творческие коллективы «Нотки», «Грация», музыкальная студия ДКЖ.

По завершению торжественной части в ознаменование юбилея был произведен салют, который организовало ремонтное депо Тында-Северная.

Торжественные мероприятия продолжились вечером отдыха, где был показан фильм «Широкие плечи Ургала», проведены развлекательные конкурсы, вручены памятные сувениры работникам и ветеранам, внесшим наибольший вклад в развитие предприятий.

Впервые на совместном совещании председателей профсоюзных комитетов Ургальского узла было решено провести совместное празднование юбилеев, что показывает сплоченность профсоюзных комитетов, единение коллективов. Эту идею поддержали и руководители предприятий узла. Хочется поблагодарить руководителей предприятий, коллектив Дома культуры железнодорожников, профсоюзных лидеров предприятий в оказании помощи при организации празднования юбилея.

**Николай СОБКО,**  
председатель профкома  
эксплуатационного локомотивного  
депо Новый Ургал

Фото автора



# КАЛЕНДАРЬ ВЫХОДНЫХ НА 2011 ГОД

**8 Марта. Согласно постановлению правительства РФ от 5.08.2010 № 600, отдыхать будем с 6 (воскресенье) по 8 марта. 5 марта (суббота) — рабочий день.**

День весны и труда 1 Мая в 2011 году приходится на воскресенье. Следовательно, выходной день переносится на 2 мая. 3 мая является рабочим днем, отдыхаем 3 дня — 30 апреля, 1, 2 мая.

День Победы 2011 года — понедельник, выходной, общий

период отдыха на данный праздник три дня (7, 8 и 9 мая).

Рабочая неделя между майскими праздниками продолжается 4 дня — с 3 по 6 мая включительно.

12 июня 2011 года — День России — приходится на воскресенье. Следовательно, выходной день переносится на следующий рабочий день, 13 июня. Общее время отдыха — три дня (11, 12 и 13 июня).

4 ноября 2011 года выпадает на

пятницу. В День народного единства мы будем отдыхать 3 дня — с 4 по 6 ноября включительно.

Последним рабочим днем 2011 года, как и в 2010 году, станет 31 декабря. Переносов выходных дней в конце года не установлено.

Таков будет график праздничных дней в 2011 году, если законодатели в очередной раз не вернутся к вопросу о сокращении новогодних праздников и увеличении продолжительности майских.

## ЛУЧШИЕ УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ДОРОГИ

По итогам дорожного смотра-конкурса на звание «Лучший уполномоченный по охране труда Дальневосточной железной дороги» за большой личный вклад в осуществление профилактических мер по обеспечению безопасности труда и снижению производственного травматизма на железной дороге победителем с вручением почетной грамоты и выдачей денежной премии в размере 7000 рублей признан:

— ТАРАНОВ Георгий Васильевич — инженер 1 категории (ГО) Уссурийской дистанции гражданских сооружений.

Второе место с вручением почетной грамоты и выдачей денежной премии в размере 5000 рублей присуждено:

— МАРКОВОЙ Елене Ивановне — энергодиспетчеру диспетчерского аппарата Хабаровской дистанции электроснабжения.

Третьего места с вручением почетной грамоты и выдачей денежной премии в сумме 3000

рублей удостоен:

— БРЮХА Юрий Николаевич — монтер пути пятого линейного участка Холмской дистанции пути.

За активное участие в смотре-конкурсе награждены почетной грамотой с выдачей денежной премии в размере 1000 рублей каждому:

— КОЗЛОВ Денис Александрович — машинист электровагона грузового движения эксплуатационного локомотивного депо Облучье;

— КАПЛУНКОВ Андрей Федорович — наладчик железнодорожно-строительных машин и механизмов участка рельсовой дефектоскопии пятой Хабаровской дистанции пути;

— МЕЖОННЫЙ Олег Владимирович — электромонтер контактной сети Бирского района контактной сети Облученской дистанции электроснабжения;

— КИЧИГИН Василий Валентинович — осмотровик-ремонтник вагонов парка 0 экс-

плуатационного вагонного депо Хабаровск-2;

— МЕЛЕШИН Андрей Анатольевич — монтер пути девятого линейного участка Партизанской дистанции пути;

— СЫРКИН Владимир Петрович — контролер технического состояния автомотортранспортных средств ремонтно-механического участка Тындинской механизированной автобазы;

— МОШКАРЕВ Владимир Михайлович — слесарь по обслуживанию тепловых сетей района теплоснабжения Дистанции тепловых сетей;

— МУСИЕНКО Александр Константинович — машинист тепловоза пункта подмены локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Тынды;

— ГАГИН Владимир Викторович — слесарь-ремонтник котельной здания военизированной охраны производственного участка станции Облучье Хабаровской дистанции гражданских сооружений.

## ПУТЕЙЦЫ — РАБОТНИКИ УНИВЕРСАЛЬНЫЕ

Дорожный мастер 14-го линейного околота шестой Хабаровской дистанции пути Павел Анатольевич Шумейко по итогам работы в 2010 году назван в числе лучших мастеров путевого хозяйства Дальневосточной железной дороги.

После окончания в 2004 году ДВГУПС, Павел Шумейко по распределению должен был отправиться на Забайкальскую железную дорогу. Однако судьба распорядилась иначе. И первым рабочим местом для начинающего дорожного мастера стала станция Красная Речка, где он почти год отработал монтером пути. А в марте 2005 года трудовые обязанности Павел Анатольевич начал совмещать с работой исполняющего обязанности бригадира пути. Затем он был переведен на 14-й линейный околоток под начало главного инженера дистанции пути Михаила Петровича Курникова. И вот уже четыре года Павел Шумейко занимает должность дорожного мастера этого околотка.

Работа любого дорожного мастера связана с высоким уровнем ответственности за содержание и обслуживание вверенного ему участка пути, — продолжает Павел Анатольевич. — Мой околоток состоит из трех бригад общей численностью 30 человек, включая меня, и обслуживает 27 км станционных путей, 10 км подъездных путей, 4 км главного хода и 101 стрелочный перевод, из которых 71 — централизованный. Это довольно стандартный по сложности обслуживания участок пути. Однако нашу работу простой точно не назовешь. Мы круглосуточно обеспечиваем безопасность движения поездов. Температурные перепады, физические нагрузки, шум, креозотные испарения, работа с электро- и гидравлическим инструментом — постоянно присутствует вся обшая для путейцев специфика. Очень снежная зима потребовала от нас усиленной снегоборьбы. Возможно, и не на пять баллов, но на железную «четверку» с этой проблемой мы справились. Особенность околотка — обслуживание горочного комплекса, а это одна из важных цепей в работе ст. Хабаровск-2. На сегодняшний день бригады оснащены

современным автономно работающим путевым оборудованием с двигателями внутреннего сгорания. Это рельсорезные, сверлильные, шлифовальные станки. С ними увеличивается мобильность околотка, оперативно решаются поставленные задачи и исправляются выявленные недостатки.

Дорожный мастер должен знать многое — от охраны труда и техники безопасности до технологии производства работ. И Павел Шумейко — не исключение.

Существует обращенный к машинистам призыв: «Сдай тепловоз еще лучше, чем принял», — рассказывает собеседник. — Мы стараемся работать на околотке, руководствуясь примерно аналогичным по смыслу принципом. Человек должен трудиться так, чтобы оставить после себя добрую память, улучшить для последующих поколений условия труда. Поэтому наш околоток старается поддерживать состояние пути в пределах 10 баллов, что соответствует оценке «отлично». Все это заслуга путейцев. Поэтому и о людях, конечно, забывать нельзя. Достижением околотка являются табельная для двух отделений на 15 человек с кабинетами, раздевалкой, душем, прачечной, сушильной комнатой. Путевыми силами в табельную был проведен водопровод. Работы проходили, конечно, не без помощи администрации и профкома дистанции, помогавшими техникой и деньгами. Табельная доведена до должного уровня руками путейцев, поэтому относимся мы к ней бережно, всегда содержим ее в чистоте, стараемся улучшить интерьер. Например, монтеры пути придумали греющие кабели для водопроводных и канализационных труб, оберегающие воду от замерзания, что особенно актуально в такие морозы. Путейцы — универсальные работники, которым необходимо знать практически все. Свою квалификацию повышают монтеры, дежурные по поезду, бригадиры в дистанции пути и учебном центре. Я сам в прошлом году посещал курсы по промышленной безопасности, гражданской обороне и не только. На железной дороге работаю шесть лет, и каждый раз жизнь ставит меня в



такие ситуации, которые позволяют понять, что о своей профессии я знаю далеко не все. Мне еще учиться и учиться. По натуре путейцев должен быть человеком ответственным, а все остальное приложится. В этом плане с людьми мне повезло. В нашем коллективе опытные бригадиры — моя опора и поддержка, а по совместительству и члены профсоюзного актива. Яков Алексеевич Кувшинов — наш профгруппорг, а Виктор Георгиевич Бедрин — уполномоченный профкома по охране труда. Бригадир Юрий Владимирович Карпенко — специалист молодой, но надежный. На околотке 15 лет работает монтер пути Василий Владимирович Турчин. Андрей Петрович Гринев с нами всего два года, но это человек с золотыми руками. Много своего труда он вложил в нашу табельную. Помогал ему в этом молодой монтер пути Денис Анатольевич Лисов, который по профсоюзной линии отвечает за культурно-массовую работу. 10 лет трудится на околотке Алексей Владимирович Шакалов, 5 лет — Владислав Владимирович Гололобов. И остальные монтеры нашего околотка, несомненно, заслуживают похвалы. Все эти люди вне зависимости от возраста обладают профессиональным мастерством. Настоящие помощники, которые в любое время готовы выйти на работу. Высокие показатели околотка — это, конечно, заслуга всего коллектива. Все хорошо работают. Недаром наш околоток был признан лучшим по итогам 2009 года.

Наталья ОХОТНАЯ

Фото автора

## ПОЗДРАВЛЯЕМ

Победителями в дорожном соревновании за 2010 год с присуждением звания «Лучший мастер и руководитель среднего звена» признаны:

### Мастера

По хозяйству пути:

— МАТЫРИН Андрей Викторович — дорожный мастер Уссурийской дистанции пути;

— ШРАМКО Анатолий Витальевич — дорожный мастер Ружинской дистанции пути;

— ШУМЕЙКО Павел Анатольевич — дорожный мастер шестой Хабаровской дистанции пути;

— ШИШКИН Сергей Александрович — мастер по эксплуатации и ремонту машин и механизмов Специализированной путевой машинной станции № 317 Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин.

По хозяйству гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения:

— АГАФОНОВ Юрий Иванович — мастер строительных и монтажных работ Уссурийской дистанции гражданских сооружений.

По вагонному хозяйству:

— КОМАРЬ Ирина Петровна — мастер пункта подготовки вагонов под погрузку эксплуатационного вагонного депо Тынды.

По восстановительным поездам:

— АБРАМОВ Александр Анатольевич — мастер восстановительного поезда станции Хабаровск-2.

### Руководители среднего звена

По локомотивному хозяйству:

— ШАЛАЕВ Николай Васильевич — машинист-инструктор локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Облучье;

— ЯКИМЕНКО Иван Владимирович — машинист-инструктор локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Тынды;

— СЫСОЕВ Михаил Петрович — машинист-инструктор локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Партизанск.

По хозяйству автоматики и телемеханики:

— МАЛЫШЕВ Сергей Викторович — начальник участка производства Уссурийской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— ПОНОМАРЕВ Владимир Иванович — старший электромеханик Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

По хозяйству пути:

— ПРОНИН Игорь Владимирович — дорожный (старший) мастер Биробиджанской дистанции пути;

— ПРОКУСОВ Алексей Владимирович — начальник участка производства участка диагностики Комсомольской дистанции пути;

— ГРИГОРЬЕВ Василий Васильевич — начальник дорожной дефектоскопной лаборатории Дорожного центра диагностики путевого хозяйства;

— БОЛЫШАКОВ Владимир Иванович — начальник участка производства Специализированной путевой машинной станции № 317 Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин.

По вагонному хозяйству:

— ЧЕРНОВ Александр Анатольевич — начальник пункта технического обслуживания вагонов эксплуатационного вагонного депо Тынды.

По хозяйству пригородных перевозок:

— ФЕСЬКО Виктор Николаевич — дежурный моторвагонного депо Первая Речка Дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении.

По хозяйству электрификации и электроснабжения:

— ЦИОМА Сергей Викторович — начальник района контактной сети Уссурийской дистанции электроснабжения;

— КРУПАЧ Игорь Владимирович — начальник дистанционных мастерских Ружинской дистанции электроснабжения;

— МУРЗАГУЛОВ Марат Темурканович — начальник Беркаитского района электроснабжения Тындинской дистанции электроснабжения.

По хозяйству гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения:

— ВОЛКОВА Галина Анатольевна — производитель работ Комсомольской дистанции гражданских сооружений;

— ИЛЫН Сергей Владимирович — мастер электромонтажно-го участка производства Комсомольской дистанции гражданских сооружений.

По восстановительным поездам:

— МИГУН Александр Павлович — мастер участка производства восстановительного поезда станции Новый Ургал.

По хозяйству тепловоснабжения:

— ПРОКОПЕЦ Сергей Михайлович — начальник Комсомольского участка производства Дирекции по тепловоснабжению.

# ПОЕЗДА БЫВАЮТ РАЗНЫЕ. НЕКОТОРЫЕ — СТРОИТЕЛЬНЫЕ

*О том, что удалось, а что еще предстоит решать, о людях, которые активно участвуют в профсоюзной жизни, рассказывает председатель профкома треста Евгений Щербаков.*

— Повышение профсоюзного членства — один из приоритетов в нашей работе. Сегодня оно составляет 93,9 процента. Простор для роста есть. Одними из важнейших вопросов, которым мы стараемся уделять пристальное внимание, являются состояние охраны труда, обеспечение спецодеждой. Контролем охраны труда стараемся заниматься на местах вместе с председателями профсоюзных комитетов наших пяти строительно-монтажных поездов, включая СМП «Сахалин», присоединенный к нам полтора месяца назад. Например, председатель профсоюзного комитета СМП-178 Елена Геннадьевна Нестеренко является уполномоченным по охране труда. В минувшем году мне приходилось решать проблемы со своевременным обеспечением наших работников зимней спецодеждой. Например, поставки для СМП-176 притормозила смена логотипа. Сейчас проблема практически решена. А в строительном-монтажном поезде № 409 задержка спецодежды была связана с проблемами ее оплаты.

Вопросы, связанные с охраной труда, приходится решать регулярно. Например, работники могут находиться на объекте без касок. Иногда сотрудники не используют свою новую спецодежду, продолжая ходить в старой форме. Но работник должен быть лицом организации и поддерживать достойным внешним видом престиж профессии, к тому же каска на стройке — необхо-



димое средство индивидуальной защиты. Приходится за всем этим следить.

Что касается ситуации с несчастными случаями, то ежегодно у нас страдают один-два работника. В прошлом году один человек получил тяжелые травмы, а в 2010 году зафиксированы два легких случая. Хотелось бы, чтобы в будущем подобные проблемы нас обходили стороной. Работники должны в первую очередь соблюдать правила безопасности.

Долго мы сражались за улучшение бытовых условий наших сотрудников. И, наконец-то, добились положительных результатов: люди имеют хорошие бытовые помещения, которых у нас 18. А проблемы необоснованного лишения работников премии,

привлечения к дисциплинарной ответственности профсоюзный комитет решает регулярно.

В 2006 году в период выхода из состава ОАО «РЖД» строители переживали нелегкие времена. Ряд негативных перемен постиг и стройтрест № 16 и, конечно, его объединенную первичную профсоюзную организацию. До разделения мы имели право на социальный пакет, распространявшийся на всех работников железной дороги.

Произошедшая реформа лишила строителей многих льгот. Перемены значительно ограничи права пенсионеров. На нас легли заботы по обеспечению их проезда и медобслуживания. Стала неприятным сюрпризом отмена проезда по железной дороге для наших работников. Поэтому первый коллективный договор строителей в их новом состоянии в 2006 году подписывался очень трудно. Руководство ОАО «РЖДстрой» в то время не соглашалось на прежний пакет социальных гарантий, поэтому он был сильно урезан. Руководство заботило в первую очередь наличие прибыли, интересы работников мало принимались во внимание. Зарплата перестала расти, соцпакет был утерян. Почувствовав на себе негативные перемены, люди начали уходить из организации: число работников сократилось с 25 до 8 тысяч человек. Однако некоторое время

спустя сменилось руководство ОАО «РЖДстрой», которое стало воспринимать профсоюз как силу. Это привело к улучшению коллективного договора, процесс совершенствования которого продолжается и сегодня. Надеюсь, что, встав со временем на ноги, мы добьемся льгот на проезд по железной дороге для всех наших работников. Все-таки мы имеем непосредственное отношение к ОАО «РЖД». В будущем году хотелось бы разрешить и проблему лечения пенсионеров в наших НУЗах.

Два года подряд профсоюзный комитет посылает в ОАО «РЖД» и ЦК профсоюза письма с просьбой помочь обеспечить стройтрест необходимым объемом работ. В позапрошлом году нам не дали требуемую нагрузку, и решить проблему помогло письменное обращение к президенту компании Владимиру Якунину и председателю Роспрофжела Николаю Никифорову. Не будет объемов — не будет треста. Сегодня мы занимаемся путевым развитием БАМа, расширением станций. Раньше основной работой стройтреста было строительство социальных объектов — детские сады, жилые дома, больницы. В год сдавали до 60 тысяч квадратных метров социальных объектов. Сегодня этим направлением мы практически не занимаемся. Но в этом году, например, сдали реабилитационный центр для локомотивных бригад. Однако на данный момент объемов хватает не всем. СМП-178 сейчас находится без работы, там сокращенная рабочая неделя. Проблема с занятостью будет решаться в начале 2011 года через подписание договоров с ОАО «РЖД».

Одному мне со всей работой, конечно, не справиться, поэтому пятерка актива профсоюзного комитета стройтреста и председатели строительно-монтажных поездов — в профсоюзной жизни люди незаменимые. Член профсоюзного комитета начальник группы кадров Екатерина Невдахина работает с пенсионерами, которых на 623 работника приходится 575 человек. Светлана Карева занимается работой с детьми. Среди председателей профсоюзных комитетов строительно-монтажных поездов хочу отметить Елену Геннадьевну Нестеренко (СМП-178) и Елену Александровну Хон (СМП-176). Хорошо себя проявляют и председатели профсоюзных комитетов СМП-412 Галина Леонидовна Стадникова и СМП-409 Татьяна Викторовна Козлова.

С организацией спортивной работы отлично справляется мой заместитель, главный механик треста Игорь Юлиевич Гинзбург. В марте 2011 года мы планируем провести объединенную спартакиаду, последняя из которых проходила еще в 2007 году. Вовлечем в соревнования по мини-футболу, волейболу, лыжам, плаванию, шахматам человек по 10—12 с поезда. Продолжим развивать детский отдых. В 2010 году 37 наших ребят отдохнули в местных оздоровительных лагерях и приморском «Антарисе».

Кроме того, надеюсь добиться перечисления нам 0,3 процента. На одни взносы сильно не развернешься, с решением денежного вопроса исчезают многие проблемы. Но полного удовлетворения итогами проделанной работы никогда нет, что и позволяет постоянно двигаться вперед, ставить перед собой новые цели.

## ДОРОГОЙ ПЕРЕМЕН

*В наше время решают все не только кадры, но и от самих кадровиков зависит многое, особенно когда им удается совмещать основную работу с профсоюзной нагрузкой. Начальник группы кадров аппарата управления Строительно-монтажного треста № 16 Екатерина Николаевна Невдахина уже шестой год в качестве представителя актива профсоюзного комитета и помощника председателя Евгения Григорьевича Щербакова занимается работой с ветеранами организации.*

Преобразование ОАО «РЖДстрой» в 2006 году в дочернее предприятие ОАО «РЖД» лишило пенсионеров-строителей многих льгот и социальных гарантий. И процесс восстановления утраченных прав продолжается и по сей день.

— За истекший период мы добились многого, — рассказывает Екатерина Невдахина. — Например, нам удалось восстановить льготу по железнодорожному проезду пенсионеров, но при условии наличия у них стажа работы не менее 20 лет. Такое ограничение, конечно, понятно не всем. Нельзя умалять заслуги перед организацией человека, отработавшего, допустим, 19 лет. Однако появле-

ние такой льготы — уже большой шаг вперед. Ведь работающие сотрудники вообще лишены такой возможности. Сложности возникают с медицинским обеспечением пенсионеров. Но все зависящее от нас мы стараемся исполнять, поэтому жалоб от своих подопечных не получаем. В этом нам, конечно, серьезно помогает финансами руководство, без которого мы бы никогда не смогли помочь пенсионерам полностью. Администрация не отказывает в поддержке. И если пенсионеру требуется лечение в больнице, то в его оплате отказано не будет. Проблемы возникают, когда вопрос выходит за рамки нашей компетенции на уровне Москвы. А так наши сотрудники обеспечены полисами обязательного и добровольного медицинского страхования. Медицинское обслуживание в железнодорожной больнице, поликлиниках они получают по гарантийным письмам. Занимаемся мы и оформлением людей в благотворительный фонд «Почет». В год нашего выхода из состава ОАО «РЖД» наших пенсионеров туда даже не принимали. Просто у нас появился свой кадровый отдел в ОАО «РЖДстрой», что изменило схему оформления работников в благотворительный фонд «Почет».

Коллективный договор ОАО «РЖДстрой» подписан по 2011 год включительно. Но он всегда открыт для изменений и дополнений, предлагаемых на местах. Свои предложения вносит и профсоюзный комитет стройтреста № 16. Евгений Григорьевич Щербаков добивался в Москве при составлении коллективного договора включения в него некоторых пунктов. И такая активная работа приносит свои плоды.

— В 2010 году заключен договор с негосударственным пенсионным фондом «Благосостояние», — продолжает Екатерина Николаевна. — Сейчас работники имеют право пользоваться услугами фонда при выходе на пенсию. Этого события долго ждали и пенсионеры. Ведь при выходе из ОАО «РЖД» нам гарантировали сохранение всех льгот, но на деле мы не получили ничего, чем пользовались раньше. Для работников это был шок.

Профсоюзный комитет стройтреста активно работает с советом ветеранов организации, созданным в 2004 году. С 2006 года им руководит Андрей Степанович Попов, который следит за исполнением всех касающихся ветеранов положений коллективного договора. Из 575 ветеранов не все знают о своих льготах и

социальных гарантиях. Поэтому во всех строительно-монтажных поездах действует свой председатель совета ветеранов, работа каждого из которых оплачивается по распоряжению организации. Ежегодно профсоюзный комитет стройтреста собирается с советом ветеранов для составления плана работы.

Изменение структуры Строительно-монтажного треста № 16 непосредственным образом сказалось на работе с неработающими ветеранами организации.

— Раньше у нас было 6 поездов, — рассказывает Екатерина Невдахина. — А после ликвидации СМП-179 и СМП-750 все ветераны, относившиеся к этим подразделениям, перешли в Строительно-монтажный поезд № 178. Поэтому на него легла самая большая нагрузка. Председателю профсоюзного комитета СМП-178 Елене Геннадьевне Нестеренко приходится опекать около четырехсот пенсионеров. В остальных строительно-монтажных поездах ситуация проще: к СМП-409 относится 18 пенсионеров, у СМП-412 52 пенсионера, а в СМП-176 находится на учете 76 пенсионеров. Много зависит от качества работы сотрудников кадров на местах. Например, специалист по кадрам

СМП-176 Наталья Николаевна Новикова — очень хороший работник, отзывчивый человек. Она всегда доброжелательно относится к пенсионерам, никогда не нагрубит, всегда поможет. И в коллективе поезда атмосфера позитивная, что положительно сказывается на работе сотрудников. Со своими обязанностями кадры всех подразделений справляются хорошо. Поэтому обращения к нам пенсионеров, закрепленных за СМП — редкость. О поддержке нас просят ветераны именно аппарата треста. У нас их 24 человека. И мы никого не забываем, приглашаем на праздничные мероприятия, посылаем им открытки.

В день 50-летия стройтреста его руководство и профсоюзный актив не обойдут вниманием своих ветеранов, никто из них в этот юбилей не будет обижен. Каждый будет приглашен на торжественный вечер. А пенсионеры, которые по каким-то причинам не смогут непосредственно участвовать в торжествах, получат благодарственные письма с перечислением своих достижений. Ведь человеку всегда хочется знать, что его заслуги не забыты, а значит, жизнь прожита не напрасно.

# МЫ НУЖНЫ, ПОКА ЛЮДИ СТУЧАТСЯ В НАШУ ДВЕРЬ

*Елена Геннадьевна Нестеренко третий год является неосвобожденным председателем профсоюзного комитета Строительно-монтажного поезда № 178. За это время она успела заслужить уважение и доверие своих коллег, отзываясь о своем профсоюзном лидере исключительно положительно. Поэтому работники поезда долго не думали, избрав Елену Геннадьевну на второй срок председателем своего профкома.*

В 2007 году СМП-178 пережил сложные времена реформирования, массовое сокращение своих работников. На сегодняшний день из девяти сотен сотрудников в поезде осталось 115 человек. Теперь это стабильный коллектив, возглавляемый Николаем Викторовичем Роташнюком. Именно ему пришлось устранять последствия «времени перемен», выводить организацию из тупика. Теперь жизнь СМП-178 начинает входить в привычное русло. Сегодня Строительно-монтажный поезд № 178 подразделяется на три участка: Хабаровский, Комсомольский и Тындинский. — Профсоюзную работу я совмещаю с работой кладовщика, — рассказывает Елена Геннадьевна. — Такую «двойную жизнь» ведут все шестеро человек, избранных в профсоюзный комитет. Исполняя основную работу, мои помощники не менее ответственно относятся к своим обязанностям по профсоюзной линии. Например, Валентина Николаевна Улыбышева избра-

на председателем культурно-массовой комиссии в этом году первый раз. Однако профсоюзному комитету она помогла и раньше. Татьяна Сергеевна Гильдинова руководит комиссией по работе с молодежью, занимается вопросами оздоровления сотрудников. Впервые избран и заместитель председателя профсоюзного комитета Андрей Юрьевич Федоров, человек очень активный, хваткий. Помимо этого наш коллектив делится на пять профгрупп. Лучшая из них — это автотранспортный участок из семнадцати работников с профгруппом Валерием Анатольевичем Толмачевым. Это просто безотказный человек, которому можно поручить любое дело и быть уверенным в том, что оно будет исполнено. Не могу не отметить и профгруппу инженерно-технических работников, которой руководит профгруппорг — главный бухгалтер Светлана Викторовна Теплинская. Она всегда активно решает вопросы, вносит предложения по улучшению работы профсоюзного комитета. Вообще люди у нас принимают деятельное участие в профсоюзной жизни. Поэтому своих работников мы никогда не забываем поощрять.

Подобная структура профсоюзного комитета, при которой каждый человек занимается специфическим кругом вопросов, позволяет оперативно решать все возникающие в коллективе проблемы.

— На все обращения работ-

ников, поступающие практически каждый день, мы реагируем оперативно, поэтому люди нам доверяют, — продолжает Елена Геннадьевна. — Об этом свидетельствует и высокое профсоюзное членство — 98,3 процента. Только 2 человека у нас никогда не состояли в профсоюзе. Однако даже они иногда приходят за помощью, консультациями именно к нам. В поддержке мы никому не отказываем. Вниманием профсоюзного комитета работники не обделены. Все проблемы решаются в процессе работы. Видишь нарушение — сразу принимаешь меры по его устранению. Например, если сотрудника незаконно лишают каких-то выплат, то поднимаешь документы, идешь к начальнику восстанавливать справедливость. Молодежи в возрасте до 35 лет у нас только 18 человек, зато на нашем попечении находятся 400 пенсионеров, на заботу о которых средств не хватает. Но мы никогда не забываем о наших ветеранах, навещаем их дома, в больницах, домах престарелых. В области охраны труда профсоюзный комитет добился того, чтобы без перерывов, в положенные сроки выделялось молоко за вредные условия труда. С работниками сейчас активно проводится информационная работа, рассказывается о новом колдоговоре, о внесенных в него изменениях и дополнениях. Ответы на многие вопросы можно найти на стенде «Профсоюзная жизнь». Поэтому наши люди коллективный договор

знают «от и до». Радует, что с каждым полугодием колдоговор улучшается. Например, появился пункт о пятидесятипроцентной оплате работникам стоимости путевок «РЖДСтроем». На

80 процентов оплачиваются работодателем детские сады. До 75 рублей подняли оплату сотрудникам работы в праздничный день. Серьезным шагом стало бы внесение в колдоговор пункта о бесплатном проезде для наших работников железнодорожным транспортом.

Сегодня в СМП-178 работают люди, выдержавшие перемены 2007 года. В организации остались самые стойкие, доказавшиеся возобновления нормальной работы поезда. В этом году СМП-178 сдал центр реабилитации локомотивных бригад на станции Хабаровск-1, дом отдыха локомотивных бригад на станции Хабаровск-2. В данное время поезд возводит бытовые помещения на ст. Теплое Озеро. А 13 февраля наш СМП отметит свое 50-летие.

— В честь юбилея поезда мы планируем собрать на торжества наших работников и пенсионеров, — делится планами Елена Геннадьевна. — Поощрим к празднику 66 пенсионеров, отработавших в Строительно-монтажном поезде № 178 свыше 30 лет.



Будем чествовать 50 сотрудников, многие годы трудившихся в нашей организации. Например, ведущий инженер ПТО Фарид Исхакович Аптеков отработал в поезде 38 лет, а водитель Михаил Юрьевич Булатов — 17. Екатерина Васильевна Кондрашина 25 лет трудилась у нас штукатуром-маляром. Начальник планово-экономического отдела Антонина Ильинична Рехтюк 39 лет своей жизни трудится в СМП-178. Михаил Александрович Рентас 30 лет отработал водителем автомобиля.

Елена Геннадьевна уже подготовила план работы профсоюзного комитета на 2011 год, потому что уверена — о человеке судят в первую очередь по его делам. И ее деятельность уже оценена грамотами дорпрофсожа.

— Существовать профсоюзный комитет будет до тех пор, пока люди стучатся в его дверь, — произносит напоследок Елена Геннадьевна. — А работы у нас хватает всегда. Не в наших правилах смотреть на проблемы сотрудников сквозь пальцы.

## ВЕХИ ИСТОРИИ

# СТРОИТЕЛИ ДОРОГИ

*Строительно-монтажный трест № 16 филиал ОАО «РЖДСтрой» — одна из крупнейших строительных организаций не только Хабаровского края, но и Дальнего Востока. Он был организован в январе 1961 года как «Дорстройтрест» Дальневосточной железной дороги на базе строительно-монтажной конторы «Дорстрой». Сегодня в состав треста, которым с 2005 года руководит А. А. Мальков, входят пять строительно-монтажных поездов: СМП-176 (Уссурийск), СМП-178 и СМП-409 (Хабаровск), СМП-412 (поселок Трудовое) и СМП «Сахалин».*

Подразделения треста способны выполнить любую работу на территории Дальнего Востока, где пролегает железная дорога. Трест ведет жилищное и промышленное строительство, реконструкцию и капитальный ремонт зданий и сооружений промышленного и гражданского назначения, железнодорожных путей, осуществляет монтаж ОПС автоматического пожаротушения, устанавливает железнодорожную автоматику и связь.

На счету СМП-16 и его предшественника Дорстройтреста сотни объектов. Предприятиями были построены и реконструированы вокзалы на станциях Хабаровск-1, Хабаровск-2, Уссурийск, Комсомольск-на-Амуре, Бира, Архара, Угловая, Кругликово, Верино, Хасан, Океанская; реконструированы станции Крабовая, Хабаровск-2, Находка, Уссурийск, Облучье, Гродеково; электрифици-

рованы участки Хабаровск—Бикин, Бикин—Губерово. Кроме объектов железнодорожной инфраструктуры предприятием построено большое количество объектов гражданского и промышленного назначения, в том числе жилые дома в Хабаровске, Владивостоке, Уссурийске, Бикине, Облучье, Спаске-Дальнем, Высокогорной, Врангель, Свягино, других городах и населенных пунктах Хабаровского края.

В послужном списке треста строительство и реконструкция объектов промышленного назначения: завода по выпуску железобетонных шпал на ст. Амур, карьера «Северный» на ст. Дипкун, шпалопропиточного завода на ст. Аур, вагонного депо Хабаровск-2, локомотивного депо Хабаровск-2, Смоляниново, вагонно-пассажирского депо Хабаровск-1, станции Первая Речка, очистных сооружений на ст. Облучье.

Среди построенных трестом объектов соцульбита следует выделить детский и терапевтический корпус железнодорожной больницы в Хабаровске, поликлинику и учебный центр подготовки кадров Комсомольска-на-Амуре, дом отдыха локомотивных бригад на ст. Бикин. Высокое качество работы, отличающее СМП-16, требует наличия собственных производственных баз неподалеку от места строительства. И трест располагает ими в Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре, Владивостоке, Уссурийске,

Облучье, Тынде, Февральске, Беркаките, где производятся товарный бетон и железобетонные изделия, товарная арматура, стеклопакеты, межкомнатные двери, паркет.

В октябре 2003 года, в результате первого этапа реформирования, Дорстройтрест вошел в состав ОАО «Российские железные дороги» как Строительно-монтажный трест № 16. Позднее, в 2006 году, в результате второго этапа реформирования, СМП-16 стал филиалом ОАО «Росжелдорстрой», выделенного в качестве дочернего предприятия ОАО «РЖД».

Пережив нелегкие времена, связанные с отсутствием корпоративного заказа со стороны РЖД, в результате чего объем освоенных строительно-монтажных работ резко снизился и возникла острая необходимость существенно сократить численность кадрового состава, а также ликвидировать два строительно-монтажных поезда (СМП-179 и СМП-750), трест выжил, и в условиях рынка доказал, что способен конкурировать с другими строительными организациями. Ежегодно трест получает корпоративный заказ от ОАО «РЖД» в значительных объемах. Этой победой предприятие обязано в первую очередь своему трудовому коллективу, в составе которого трудились и продолжают работать замечательные люди, профессионалы, болеющие за свое предприятие, за свое дело. Многие из них удостоены правитель-

ственных наград. Так, В. И. Чудину, который более 28 лет руководил трестом, за самоотверженный труд было присвоено почетное звание «Заслуженный строитель РФ» и награды: знак «Почетный железнодорожник», орден «Знак Почета» и орден Трудового Красного Знамени. Звания «Заслуженный строитель РФ» в СМП-750 удостоены начальники подразделений Г. О. Маргулис, В. А. Кассин и бригадир отделочников Г. М. Баньков, в СМП-178 — начальник А. Я. Манохин, штукатур-маляр Т. Е. Богданова, электросварщик А. М. Федосов. Бригадир отделочников СМП-178 М. А. Лугин награжден орденами Трудовой Славы II и III степеней, а также удостоен звания «Заслуженный строитель РФ». Орденом «Знак Почета» и знаком «Почетный железнодорожник» награжден начальник СМП-412 Ю. Е. Лоскутников, знаком «Почетный железнодорожник» отмечен и начальник СМП-176 Г. М. Панкратов.

Славные трудовые традиции коллектив СМП-16 продолжает и сегодня, строя и вводя в эксплуатацию новые объекты. Трест является исполнителем множества проектов, в том числе и высокой степени сложности. Так, в 2007-2008 годах была завершена реконструкция станции Океанская и реконструкция цеха ТО-2 на ст. Смоляниново, введены в эксплуатацию закрытый пешеходный переход через пути на ст. Хабаровск-1 и администра-

тивные здания на ст. Хабаровск-1 и Хабаровск-2, административно-бытовой корпус с центром реабилитации локомотивных бригад на ст. Уссурийск. В сентябре 2010 года состоялась торжественное открытие построенного трестом центра реабилитации локомотивных бригад на ст. Хабаровск-1.

Строительно-монтажный трест № 16 всегда готов к выполнению самых сложных производственных задач. Возможность оперативной передислокации поездов, а также специализированного автотранспорта и строительной техники дает возможность с максимальной эффективностью производить строительство объектов железнодорожной инфраструктуры. Кроме того, собственное производство обеспечивает своевременность поставок строительных материалов на объекты, позволяет осуществлять контроль всего цикла строительства, значительно снижая его себестоимость. Все это в купе с высоким уровнем компетенции в строительстве промышленно-гражданских объектов различного назначения, а также большим опытом работы в условиях действующих железных дорог, знанием специфики строительства объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, применением эффективных схем взаимодействия со структурами РЖД, дает уверенность в успешном развитии СМП-16 в будущем.

Подготовила Наталья Охотная

# УМЕНИЕ ПИСАТЬ ДАЕТСЯ СВЫШЕ

*Председатели профсоюзных комитетов недостатка в работе и общении с людьми никогда не испытывают. Им всегда есть, чем поделиться с газетой «Профсоюзная жизнь». Однако лишь единицы из них не просто готовы к устному общению с представителями нашего издания, но и находят возможность войти в число авторов его публикаций. Первопроходцем в этом деле можно назвать бывшего председателя профсоюзного комитета Комсомольской дистанции сигнализации, связи и вычислительной техники, а затем регионального центра связи Галину Афанасьевну Сивинцеву. Уже в первых выпусках «Профсоюзной жизни» появились подготовленные ею материалы. И свое сотрудничество с газетой дорпрофсожа Галина Афанасьевна не прерывала вплоть до своего ухода в 2009 году на пенсию.*

Галина Афанасьевна всегда была человеком деятельным. С постоянными командировками, связанными с профсоюзными обязанностями, она совмещала руководство вокальной группой сотрудников предприятия, а также подготовкой по личной инициативе газеты «Слово и дело», рассказывающей о людях организации. В этом небольшом издании, выходившем не менее семи лет, Галина Афанасьевна выполняла одновременно работу редактора, верстальщика, корреспондента,

самостоятельно готовила для газеты фотографии.

— Я всегда любила узнавать что-то новое, знакомиться с интересными людьми, и командировки мне в этом очень помогали, — вспоминает Галина Афанасьевна. — Посещая какой-либо цех, я наблюдала за трудившимися там людьми, всегда обращала внимание на отношение человека к работе, к своему рабочему месту. Если в ком-то я замечала нечто особенное, то старалась узнать больше о характере, профессиональных качествах понравившегося мне человека у его руководителя. Я слушала и запоминала, а уже потом с желанием подготовить материал для газет «Слово и дело» или «Профсоюзная жизнь» я целенаправленно записывала всю необходимую мне информацию. Через три года работы я уже практически всех людей знала в лицо. А еще я не расставалась с фотоаппаратом. Снимала рабочие коллективы на собраниях, спортивных соревнованиях, вечерах. У меня много любимых кадров. Среди них, конечно, фото нашей вокальной группы в полном составе на 9 Мая.

Своими материалами Галина Афанасьевна не забывала регулярно делиться с «Профсоюзной жизнью», номера которой читала с интересом.

— И мне, и нашим работникам в сравнении с другими ведомственными изданиями ближе наша

газета «Профсоюзная жизнь», — рассказывает собеседница. — Я лично распространяла ее на предприятии. Газетой снабжались буквально все большие и маленькие узлы. И работники ее читали. В «Профсоюзной жизни» больше всего мне нравятся статьи о людях, о профсоюзных лидерах, о выполнении пунктов колдоговора. В эту газету я писала с момента ее образования, направила туда много своих материалов. Практически в каждом номере был мой материал, порой их было несколько. Сейчас даже не могу вспомнить самую любимую из своих работ. Писала просто о хороших людях, в которых на нашем предприятии недостатка не было. Основная часть коллектива нашего отделения — инженерно-технические работники, всегда считавшиеся элитой. И поэтому наше предприятие немного отличалось от других. Здесь очень много рационализаторов, людей, которые с душой относятся к своей работе, не жалея своих сил, стараясь усовершенствовать процесс труда. О таких личностях хотелось писать, что я и делала. Я стремилась, чтобы о наших активистах узнало как можно больше работников железной дороги. И газета «Профсоюзная жизнь» подходит для этого как нельзя лучше. К тому же из газеты человек может узнать о каком-либо новшестве, которое смог бы впоследствии внедрить на своем пред-

приятии.

После выхода на пенсию у Галины Афанасьевны осталось очень много неопубликованных материалов, заслуживающих внимания, стихов, сценариев вечеров.

— Работа всегда отнимала много времени, одновременно с этим реализовывать себя творчески было очень сложно, — делится своим жизненным опытом Галина Афанасьевна. — Писательство вообще занимает много времени. Даже несколько листочков моей газеты «Слово и дело» у меня не получалось выпускать регулярно. Хотя сам процесс просто захватывал. Засиживалась часами перед компьютером. С увлечением занималась версткой в программе Word. Интересно было подгонять фотографии под подходящий формат. А в написание материала я вообще погружалась полностью. Иногда люди звонили и интересовались причинами длительного перерыва между номерами газет. В такие моменты приятно было осознавать, что мое дело кому-то нужно. А если хотя бы десяток человек читает газету, то почему бы и не заниматься ее созданием? Здесь уже все зависит от способностей. Умение



писать дается свыше, потому что это дело непростое. Вот иногда говорят: «Возьми и напиши». А вот и не у каждого получится. Я ни в коем случае не говорю, что обладаю каким-то писательским даром, просто я всегда любила общаться с людьми, поэтому у меня получалось рассказать о них посредством своей газеты, «Профсоюзной жизни». Интерес и уважение к человеку сами собой переносились на бумагу, воплощались в тексте. Да и этим делом я просто горела. А заставить писать из-под палки невозможно, потому что дано это не каждому.

**Наталья ОХОТНАЯ**

# НАШ НАДЕЖНЫЙ ПОМОЩНИК



*профсоюза. Об этом Сергей Иванович рассказал нашему корреспонденту в своем интервью.*

— Как известно, в апреле прошлого года Федеральная пассажирская дирекция была реорганизована в Федеральную пассажирскую компанию — дочернее предприятие ОАО «РЖД». Руководители и специалисты низовых подразделений, судя по всему, не могли дать подчиненным четкой и конкретной информации о происходящем.

*Сложный и неоднозначный процесс реформирования железнодорожной отрасли вызвал у работников множество вопросов, касающихся самых различных сфер производственной деятельности. За разъяснениями люди идут главным образом в профсоюзные комитеты всех уровней. Технический инспектор труда — заместитель председателя филиала дорпрофсожа в Тындинском регионе Сергей Марков, пожалуй, как никто другой на себе испытал нагрузку беспокойства работников стальных магистралей о своем будущем. Но не только проблемы, возникающие в процессе реформирования, беспокоят людей. Много вопросов касается безопасности труда, создания нормальных социально-бытовых условий и другого. Это то, что касается сферы деятельности технического инспектора труда*

Ежедневно на прием в филиал дорпрофсожа приходили десятки людей. Их волновали самые разные вопросы: по каким статьям их увольняют, есть ли необходимость писать заявления о приеме на работу во вновь созданную структуру, сохраняются ли льготы, предусмотренные колдоговором, особенности тарифной политики... Много было обращений, касающихся выдачи билетов формы 6, оплаты проезда к месту отдыха или лечения разными видами транспорта и многое, многое другое. И на каждый из них дан подробный, исчерпывающий ответ. Работы для специалистов филиала дорпрофсожа было немало. Но при этом чувствовалось и то, что люди серьезно относятся к профсоюзу, как своему защитнику и помощнику, отстаивающему права и интересы трудящихся.

— Да, мотивация в пользу профсоюзного членства достаточно серьезная и весомая. А какие примеры оказания помощи рядовым труженикам вы можете привести из своей практики?

— 10 апреля исполнится десять лет с того дня, как я приступил к обязанностям технического инспектора труда Тындинского филиала дорпрофсожа. Последнее пять являюсь заместителем председателя филиала. Воды с той поры утекло немало, да и случилось много чего. Но наиболее ярко запомнилось первое, чем приходилось заниматься. Много сил пришлось потратить на решение даже не вопроса, а комплекса проблем, что возникли в Беркайтском МВРП. Здесь, в механизированном вагоноремонтном пункте трудились десятки слесарей, электросварщиков, представителей других профессий. Они были заняты подготовкой вагонов под погрузку угля.

В начале девяностых годов прошлого века пункт обогрелся своей котельной. Потом, из соображений экономии, котельную закрыли. Помещение же подключили к Нерюнградской ГРЭС. Да так, что МВРП оказался в конце топливной цепочки. Температура теплоносителя не превышала сорока градусов. Вся отопительная система внутри полыхала. Около десяти лет пункт не отапливался. Зимой людям приходилось работать в помещении при температуре минус сорок градусов.

Придя на работу техническим инспектором труда и выйдя в беркайтскую ситуацию, стал, что называется, бить во все колокола. Не раз ставил вопрос на заседаниях президиума райпрофсожа,

службы вагонного хозяйства, да и самого отделения дороги. На первых порах удалось добиться дополнительной оплаты людям за работу при минусовой температуре. Но этим не ограничился. Пошел дальше. Здесь большую помощь, как технический инспектор труда, я получил от главного инженера отделения дороги Юрия Алексеевича Пирогова. Он очень активно взялся за «разруливание» сложившейся ситуации, взял ее под повседневный контроль, изыскал средства для восстановления отопительной системы. Их требовалось ни много ни мало — 15—18 миллионов рублей. Правда, понадобилось три года, чтобы протянуть полтора километра труб для подачи тепла к помещению, построить центральный тепловой пункт и смонтировать систему внутри здания, навести там элементарный порядок (туалеты, душевые — все было разбито и растащено), отремонтировать крышу. Тем не менее к 2003 году все было восстановлено, работники МВРП получили возможность трудиться в нормальных условиях.

Параллельно приходилось решать еще две проблемы. Первое — создание комнаты приема пищи в вагонно-колесных мастерских Тындинского вагонного депо. Ее там, просто-напросто, не было. Греть еду вагонникам приходилось в печах для съема индукционных колец. Это было элементарно опасно для жизни — температура там достигала 1200 градусов. И второе, в тупике отцепочного ремонта грузовых вагонов отсутствовали помещения для обогрева рабочих и сушки спецодежды. Борьба по

этим позициям с руководством депо была нешуточной. Тем не менее удалось-таки в 2003 году пустить в эксплуатацию капитально отремонтированную большую бытовую комнату со стеклопакетными окнами, водоснабжением для питья, полностью оснащенную кухонным оборудованием. Появились также помещения, где люди могли греться и сушить спецодежду. Перечень таких дел можно продолжить.

— Пять лет назад у дорпрофсожа появился свой печатный орган — газета «Профсоюзная жизнь». У рядовых железнодорожников, профактивистов теперь есть трибуна, с которой можно публично поднять ту или иную проблему, привлечь общественное мнение для ее решения. Скажите, часто ли вы прибегаете к помощи издания, и какова, на ваш взгляд, результативность публикаций?

— Вы знаете, в незабытые еще нами времена в газетах часто появлялась рубрика «По следам наших выступлений». Небольшие сообщения рассказывали о том, какие меры приняты по той или иной критической статье, «острому сигналу». Сейчас, такое не практикуется, а жаль!

Но прежде хочу сказать, что газета — дело хорошее. В «Профсоюзной жизни», к примеру, меня привлекают материалы об опыте работы других филиалов дорпрофсожа, цехкомов, профгрупп. С интересом читаются сообщения о серьезных акциях профактива по защите прав и интересов работающих, соблюдению законодательства по трудовым и правовым вопросам.

*Окончание на 8-й стр.*

# ПУСТЬ ЖИЗНЬ БУДЕТ ДОЛГОЙ И ЯРКОЙ!

**Татьяна Сергеевна Буряк — председатель профкома Уссурийской дистанции электроснабжения, а еще она активный автор нашей газеты. С «Профсоюзной жизнью» Татьяна Сергеевна в числе еще нескольких нештатных авторов стала сотрудничать с первых номеров газеты. Своими впечатлениями она делится сегодня.**

— Сегодня у нас праздник: нашей газете «Профсоюзная жизнь» исполняется 5 лет! От всей души поздравляю всех, кто делает газету, кто причастен к ее созданию, и всех, кто ее читает, с первым, пусть и небольшим пока юбилеем. Мое сотрудничество с газетой началось еще в то время, когда это была вкладка в газете «Дальневосточная магистраль».

Считаю, что наша дружба проверена годами. Получив свежий номер газеты, я первым делом начинаю искать информацию о своих коллегах-энергетиках из других дистанций электроснабжения. И узнаю, что нового в Комсомольской, Хабаровской или Облученской дистанциях. Потом ищу сообщения из Тынды: какие успехи у профсоюзных лидеров Надежды Александровны Шиловой и Ольги Леонидовны Логуновой, с которыми я подружилась когда-то на профсоюзном семинаре...

Читая газету, я словно общаюсь со своими друзьями и знакомыми, которых у меня немало. А бывает что, после моих материалов в газете люди звонят или пишут по электронной почте мне,

иногда поддерживая, иногда не соглашаясь со мной, высказывая свое мнение.

А еще «Профсоюзная жизнь» помогает решать многие непростые проблемы: это и ремонт помещений, и обеспечение спецодеждой, и страхование в ЖАСО, и медицинское обслуживание, и сложности во взаимоотношениях с ТрансКредитБанком, ОЦО... Например, пока еще нам не удалось восстановить водоснабжение на ЭЧК в Раздольном, о чем дважды писалось в газете. Но я верю, что вместе с «Профсоюзной жизнью» мы добьемся решения и этой непростой проблемы.

С помощью газеты удается привлечь внимание к вопросу создания нормальных условий для отдыха и обогрева работ-



ников, создания нормальных условий работы. Можно много хороших слов сказать и об оперативном размещении на страницах газеты новых документов, и о

читателей, долгих лет и, конечно же, «цвета». Очень хочется, чтобы газета была цветной не только в праздники. Пусть жизнь будет долгой и яркой!

юридических консультациях, и об интересных исторических материалах, и многом другом.

За что я ценю и люблю нашу газету? За то, что она дает нам возможность обмениваться мнениями, общаться, за то, что объединяет нас, организовывает, ведет за собой, вооружает знаниями и информацией.

Чего я желаю нашей газете? Много новых друзей, новых

## ДРУГ ГАЗЕТЫ



**На январских каникулах встретил я на улице своего доброго знакомого Константина Калитина. Хотя объективности ради следует заметить, что для Константина Петровича понятие «каникулы» очень и очень относительное. Он — осмотровик-ремонтник пункта технического осмотра эксплуатационного вагонного депо Тынды, председатель цехкома ПТО. Отдыхая между сменами, решил Константин Петрович прогуляться по городу. Тем более погода, на редкость мягкая для нового года и незлая, располагала к прогулке.**

Не виделись мы достаточно продолжительное время, поэтому разговор сразу же пошел по руслу житейских событий. Собеседник поведал, что нынешним летом у него случилось очень интересное путешествие в Америку, куда съездил вместе с пятилетней дочкой. Организовал поездку имеющий родственников в Штатах коллега по Байкало-Амурскому институту железнодорожного транспорта, где на курсах переподготовки, в свободное от основной работы время, Константин Петрович

ведет занятия по повышению квалификации осмотровиков-ремонтников и проводников вагонов и передает слушателям свой богатый опыт. Однако обсуждения достоинств и недостатков заморской страны у нас не получилось. «У дочки много ярких впечатлений осталось, а по мне Америка — она и есть Америка...», — сказал Калитин, протягивая сувенир — монету в 25 центов, так называемый «квадр».

### Дело прежде всего

Я ничуть не удивился тому обстоятельству, что, выслушав слова благодарности за подарок, мой собеседник перевел разговор на дела производственные. Это его качество — неравнодушие к тому, что происходит на рабочем участке, — мне бросилось в глаза еще во время первой нашей встречи, зимой 2008 года. Тогда осмотровик-ремонтник пункта технического осмотра ВЧД-11 Константин Калитин только что вернулся из Москвы, где принимал участие в работе организованного департаментом вагонного хозяйства ОАО «РЖД» сетевого семинара, обобщившего опыт выявления неисправностей буксового узла вагонов. Нашему земляку было предложено выступить, поделиться своими наблюдениями и наработками на этом участке его деятельности как общественного инспектора по безопасности движения вагонов.

По итогам поездки и сделанного на семинаре сообщения, в газете «Профсоюзная жизнь» появилась большая статья. В ее основу легли личные наблюдения осмотровика-ремонтника, почерпнутые во время проверок подвижного состава, и анализа вскрытых в ходе их замечаний. Немало их

касалось непосредственно буксового узла.

Хочу сразу заметить: к мысли обобщить и распространить опыт его работы в печати Константин Петрович отнесся с большим энтузиазмом. Ему есть чем поделиться с коллегами со страниц газеты. Богатая практика специалиста показывает, что подавляющее большинство неисправностей буксового узла техническими приспособлениями обнаружить невозможно. Выявляются они лишь осмотровиком-ремонтником вагонов. Еще один момент — неполадку узла в пути следования устранить нельзя. Поэтому при осмотре и ремонте вагонов главная составляющая безопасности движения — человеческий фактор, включающий в себя профессиональное мастерство, опыт, добросовестное отношение к выполнению служебных обязанностей.

— То, о чем я говорил на семинаре и рассказываю вам, — говорил он, — профессиональные тонкости. Приведу буквально один пример. В морозную январскую ночь довелось мне осматривать наливной состав. Внимание привлек небольшой налет смазки с коричневым оттенком вокруг зазора между корпусом буксы и лабиринтным кольцом. Это не является существенным признаком неисправности — у большинства вагонов наблюдается выброс смазки через лабиринт или имеется налет ее в районе зазора, но меня насторожил именно коричневый цвет смазывающего состава. Поэтому принял решение провести ревизию буксы.

Первоначальные действия — отстукивание смотровой крышки и проверка шаблоном Басалаева разницы зазоров отклонений в буксе не выявили. Но при открытии смотровой крышки выяснилось, что сломан полиамидный сепаратор. Он упирался в крышку, но из-за большого количества смазки не давал «отзвука» при отстукивании. Ни один прибор КТСМ на всем протяжении не показывал какого-либо нагрева

буксовых узлов у этого вагона. Вот вам, пожалуйста, пройди я мимо коричневого налета смазки — и вагон с очень серьезной неисправностью отправился бы дальше. Нетрудно догадаться, к каким далеко идущим последствиям могла бы привести невнимательность. Поэтому, чем больше представителей моей профессии узнает об этой и других скрытых неисправностях, о необходимости проявлять элементарную бдительность, тем выше будет уровень безаварийности движения на железнодорожном транспорте. Я верю в силу печатного слова! — завершил разговор Калитин.

Волнует его и еще одна проблема, касающаяся узла подвески башмака, который чаще других выходит из строя. Предохранительная скоба этого узла не поддерживает никакой критики. Судя по всему, она в полной мере не испытывалась. А если и испытывалась, то без основного шплинта, который, как известно, часто выходит из строя из-за взаимодействия с фрикционной планкой и колонкой боковины.

По мнению Калитина, колонку необходимо немного подрезать, чтобы уменьшить износ шплинта. А предохранительную скобу оставить старого образца. Иначе получается как в поговорке: «Что легко ставится, легко и вылетает». Именно так и было с предохранительной скобой неразъемного типа, которую многие специалисты, в том числе и Константин Петрович, не раз критиковали за плохие эксплуатационные качества. Дело дошло до того, что газета «Гудок» напечатала рассерженный «острый сигнал» осмотровика-ремонтника из Тынды по этому поводу. Вскоре пришло указание о запрете использования скоб неразъемного типа. Но на многих вагонах их можно увидеть и по сей день. То есть, указание просто проигнорировано.

### Капля камень точит

— Это вовсе не означает, что мы должны сидеть сложа руки, — размышляет Калитин.

— Есть хорошая русская поговорка: «Капля камень точит». Не получилось что-то с первого раза, все равно надо продолжать добиваться положительного решения. В этом плане мне нравится последовательная линия «Профсоюзной жизни» по ряду проблем. Возьмем, к примеру, ситуацию, сложившуюся вокруг Моготской ПМС-249. Я внимательно слежу за ее развитием. Целенаправленная деятельность Тындинского филиала дорпрофсожа, технической инспекции труда, подкрепленная активной позицией печатного органа дорпрофсожа, дала-таки серьезный результат. Удалось закрыть для эксплуатации производственное помещение, где жизнь людей подвергалась опасности. Из публикаций видно, что дальнейшее идет со скрипом, но главное, что есть подвижки. И в целом, уверен, проблема решится.

Об этом Константин Петрович сказал мне уже много позже. Разговор наш состоялся в кабинете председателя профкома эксплуатационного вагонного депо Тынды Светланы Радченко. Сюда Константин Петрович пришел, узнав из разговора со Светланой Филипповной о намечавшейся ее встрече с корреспондентом «Профсоюзной жизни». Проблема у общественного инспектора по безопасности движения опять оказалась очень серьезной. И касалась она безразличного отношения ответственных лиц к его сигналам.

— На станции Тынды в междупутье 13 и 14 путей находился рельс, которого там быть не должно, — рассказал тогда Калитин. — Я сделал замечание и письменно обратился к руководству ПЧ-22, а также станции Тынды с просьбой привести междупутье приемоотправочного парка станции в соответствие с директивными документами. Другими словами — убрать с технологического маршрута мешающий осмотровикам вагонов выполнять в полном объеме работу рельс.

Окончание на 8-й стр.

# ДРУГ ГАЗЕТЫ

Окончание. Начало на 7-й стр.

Реакция на сигнал инспектора была более чем странной. Через неделю на мездупуте теперь уже первого и шестой пути появилось более 20 рельсов, вытравившихся на расстояние 250 метров. Калитин опять забил тревогу. А реакция со стороны тех, кто должен был принимать меры для устранения недостатков, продолжала оставаться нулевой. С инспектором даже не созвонились — работаешь себе, общественник, и продолжай в том же духе. Хотя все это время осмотрщики вынуждены были проявлять чудеса акробатики, чтобы подлезть под вагон; смотреть не на проверяемые узлы, а под ноги, чтобы, не дай бог, не сломать шею. А рельсы пролежали здесь больше месяца, пока их, вместо старогонных, не уложили на первый путь.

Вскоре на страницах «Профсоюзной жизни» появилась критическая статья, повествующая об этих безобразиях. В ней описывался и такой факт: два года «бился» Калитин над тем, чтобы обеспечить товарищей по рабо-

те каскетками, защищающими голову при осмотре в стесненных условиях, когда приходится лезть под вагоны и тележки. Зимой людей спасают шапки. А летом? Сунься с непокрытой головой под вагон — точно получишь производственную травму. К тому есть еще одна предпосылка. В нарушение правил техники безопасности и охраны труда мездупуте не отсыпаны щебнем мелкой фракции. Зато в избытке — крупные камни, о которые, при осмотре подвагонного оборудования, легко запнуться, а потом и удариться головой или телом о металлические детали.

Через некоторое время после газетной критики, как сообщила корреспонденту «ПЖ» С. Ф. Радченко, каскетки, которые здесь стали называть «калитинками», поступили на ПТО Тынды. Приняты меры и по другим высказанным общественным инспектором по безопасности движения замечаниям.

## Содружество на благо дела

Очевидно, что процесс борьбы

профсоюзного активиста с недостатками, мешающими эффективной и безаварийной работе на транспорте, идет непросто. Приходится преодолевать трудности, в основе которых лежит расхлябанность и безответственность. Надежного помощника в благородном деле Константин Петрович нашел в лице газеты «Профсоюзная жизнь».

И уже сейчас, в январе, встретившись на улице, Калитин рассказал об еще одном вопиющем случае. Недавно общественный инспектор обнаружил, что с одного из болтов, соединяющих рельсы, слетела гайка, а сам болт сломан на втором обороте нарезки. Он немедленно поставил в известность руководство дистанции пути о дефекте. А потом ему же пришлось напоминать путейцам о необходимости устранить поломку. Долго ли, коротко ли, но в конце концов гайка на болте появилась. Да-да, на том же самом, на сломанном! Ее просто закрутили на оставшееся количество нарезки. А вот опять общественный инспектор по безопасности дви-

жения конфликтует с начальством, портит себе кровь и нервы, доказывая, что нельзя так безалаберно относиться к своим обязанностям...

Такие неугомонные и неравнодушные люди, как К. П. Калитин, используют все средства в борьбе за безопасность движения. В том числе и газету, как трибуну, с помощью которой можно привлечь общественное внимание к участию в важнейшем деле. А редакция в лице Константина Петровича приобрела компетентного эксперта и консультанта в достаточно сложной области, какой является работа осмотрщиков-ремонтников ПТО вагонов.

Осмотрщик-ремонтник имеет высшее образование — в 2000 году он окончил Дальневосточный государственный университет путей сообщения. Но на достигнутом не останавливается. К. П. Калитин постоянно повышает свой профессиональный уровень, участвует в школах передового опыта, знакомится с достижениями других осмотрщиков, с новинками техниче-

ской литературы. За проявленную бдительность и выявление неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, а также за обнаружение трудновыявляемых неисправностей вагонов Константин Петрович Калитин не раз поощрялся денежными премиями.

Я сказал своему собеседнику о том, как ценит его познания редакция «ПЖ», добавив, что в январе «Профсоюзная жизнь» отмечает пятилетний юбилей, от имени творческого коллектива поблагодарил его за помощь в подготовке публикации.

— И вам спасибо! — сказал мне профсоюзный активист. — Желаю газете столь же твердо и последовательно стоять на страже интересов трудящихся, остро пера, интересных материалов о жизни рабочего класса!

А дома я положил подаренную мне Константином Петровичем монетку в коробочку, где хранятся сувениры, — на счастье и творческую удачу.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

## НАШ НАДЕЖНЫЙ ПОМОЩНИК

Окончание. Начало на 6-й стр.

Привлекает еще и то, что редакция не оставляет без внимания обращения членов профсоюза по разным направлениям.

Сам я неоднократно обращался в «Профсоюзную жизнь». Особенно, когда возникла критическая ситуация в Моготской ПМС-249, где, как известно, коллектив вынужден был работать в здании, состояние которого угрожало здоровью и жизни путейцев. С 2007 года Тындинский филиал дорпрофсожа и редакция «ПЖ» взяли происходившее там под контроль. Совместно с корреспондентом газеты в Тынде за истекший период подготовлены пять критических корреспонденций, увидевших свет на страницах издания. В результате поэтапно удалось добиться перевода работников из северной части здания в более безопасную — южную; демонтажа шестиметрового пролета здания, представлявшего наибольшую опасность; финансирования работ по обследованию грунта и бетонных блоков учеными одного из новосибирских институтов и Тындинской мерзлотной станции. На основании их «вердикта» официально произошедший вывод людей из помещения.

Окончательно вопрос пока не решен. Мы намерены заниматься им и далее. Надеемся, что «Профсоюзная жизнь» и впредь будет публиковать материалы по этой тематике.

Или такая история. В

Тындинском вагоноремонтном депо два года не проводились специальные инструментальные замеры для безопасной эксплуатации электрооборудования. Раньше на предприятии их осуществляла своя специальная электролаборатория, потому как объем работы был очень большой. Но начались реформы и лаборатории не стало. Неоднократные обращения в Дальневосточную дирекцию по ремонту грузовых вагонов эффекта не давали. В феврале прошлого года в газете появился повествующий об этом «острый сигнал». И лишь после выступления органа дорпрофсожа дирекция оплатила договор со специализированной организацией, имеющей право проводить такие замеры. Работы проведены полностью.

Помогла газета наладить выдачу молока работникам Тындинской дистанции тепловых сетей. Четыре месяца вышестоящая дирекция не выделяла средства.

В канун пятилетия от всего сердца хочу поздравить редакцию газеты, ее восторженный актив с пусть скромным, но юбилеем, пожелать новых творческих успехов в пропаганде передового опыта профсоюзных организаций, еще зорче стоять на страже законных прав и интересов трудящихся. «Профсоюзная жизнь» за в общем-то небольшой срок сумела завоевать авторитет и любовь читателей.

Беседовал  
Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

## ПЯТЬ ЛЕТ ВМЕСТЕ



Окончание. Начало на 1-й стр.

Прошлый год в профсоюзных организациях был непростой — всюду прошли отчетно-выборные конференции. Изменился состав председателей первичных профорганизаций. Хочется отметить как положительный момент и тот факт, что некоторые вновь избранные председатели сразу же стали нашими активными помощниками. Это Галина Викторовна Минаева из Уссурийской дистанции пути, Вадим Викторович Валиев — председатель профкома Тындинского центра организации работы железнодорожных станций, Виталий Александрович Дубровский — председатель профкома эксплуатационного локомотивного депо Ружино, которые сами пишат о новостях в своих профорганизациях. Охотно откликаются на просьбы редакции при подготовке материалов председатели профкомов Ружинской дистанции пути Марина Владимировна Колесниченко, эксплуатационного локомотивного депо Партизанск Владимир Геннадьевич Кучерявенко, экс-

плуатационного вагонного депо Хабаровск-2 Валерия Борисовна Ковальчук, Хабаровского РЦС Людмила Александровна Уткина, Хабаровского центра организации работы железнодорожных станций Светлана Анатольевна Ильина, эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 Александр Анатольевич Назаров, ремонтного локомотивного депо Дальневосточное Анатолий Семенович Скоков, Бикинской дистанции пути Максим Александрович Юрченко, Дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Тамара Владимировна Гетманская. Этот список можно продолжать. Пожалуй, нет ни одного председателя профкома, цехкома, который бы отказался помочь при подготовке материалов, не рассказал о событиях из жизни коллектива, не подсказал фамилии наиболее активных членов профсоюза. И всем им большая благодарность за это.

На страницах нашей газеты рассказывалось не только о людях, интересных событиях. Поднимались и острые проблемы. Не на все эти материалы были

однозначные реакции. Иногда нам звонили, писали, возмущались и даже грозили подать в суд. Так реагировали некоторые руководители на критические замечания. Вместе с тем наш коллектив отмечает, что некоторые проблемы удалось сдвинуть с места и с нашей помощью.

Есть темы, которые редакция газеты держит под контролем. Это и ситуация в Моготской ПМС, и обеспечение водой в Раздольненском районе контактной сети Уссурийской дистанции электроснабжения, и проблемы с банкоматами...

Впереди у нас много планов. Учитывая ваши замечания и предложения, мы начали публиковать консультации правового инспектора труда. По вашей просьбе будем чаще рассказывать об опыте профсоюзной деятельности профкомов нашего региона и других дорпрофсожей. Мы же со своей стороны обращаемся к вам с просьбой задавать вопросы, ответы на которые вы бы хотели получить. Не забывайте и тех, кто трудится рядом с вами, расскажите об этих людях. Ваши сообщения о интересных мероприятиях, о том, как помог ваш профком в решении проблем, поддержал вас в трудную минуту, отстоял ваши права и о многом другом помогут шире осветить деятельность профсоюза на полигоне Дальневосточной железной дороги. Мы будем рады вашим письмам.

От имени небольшого коллектива редакции газеты «Профсоюзная жизнь» выражаю благодарность всем членам профсоюза, активно сотрудничающим с нашей газетой. Ждем ваших новых сообщений и надеемся, что ряды актива пополнятся новыми именами.

С уважением,  
Антонина ПИВНЕВА

### ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

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

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

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

### Редактор — А. Н. ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 5200 экз. Заказ № 5414. Подписано в печать по графику и фактически 18.01.2011 в 16-00.