

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

28 сентября 2011 г. № 17 (146)

Выходит с 25 января 2006 года



ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ФРАНЦУЗЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ВОКЗАЛЕ В ХАБАРОВСКЕ



В четверг, 15 сентября представители подразделения «Вокзалы и сообщения» Общества национальных железных дорог Франции (SNCF) посетили с ознакомительной экскурсией вокзал Хабаровска.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Добрая традиция

Ежегодно, поддерживая традицию встреч ветеранов предприятия в Международный день пожилых людей, коллектив Путьевой машинной станции №220 чествует своих ветеранов.

стр. 5

Спорт поколений

Финальные старты на стадионе «Локомотив» в Москве.

стр. 5

Кавалер ордена дружбы

О правительственной награде старшего электромеханика участка КИП локомотивного депо Тында Б. Н. Гантимурова

стр. 6

Студенческие годы даром не пройдут

Сентябрь для тысяч молодых людей, начинающих обучение в вузах, - месяц особый. А для первокурсников ДВГУПСа это не только время знакомства с новой для них в целом студенческой жизнью, но и неотъемлемой ее частью - профсоюзной деятельностью.

стр. 7



Продолжение темы на 2-й стр.

ПРОФЕССИЯ

НАЧАЛЬНИК ВОКЗАЛА ХАСАН



Сергей Николаевич Комков более 20 лет работает начальником вокзала Хасан. На дороге знают: хасанский начальник вокзала – не подведет, ведь умение преодолевать любые трудности, исполнять свои обязанности несмотря ни на что он доказал еще в 1986-м при ликвидации последствий Чернобыльской катастрофы. И не так давно Сергею Николаевичу был вручен долгожданный знак участника ликвидации последствий аварии на ЧАЭС.

Сергей Николаевич Комков приехал в приграничный Хасан из далекого Казахстана в 1986 году. Пришлось начинать с нуля. Устроился рабочим в дистанцию гражданских сооружений. Вскоре ему была предложена должность бригадира, затем мастера, а после и начальника участка.

В 1989 году в судьбе Сергея Комкова произошли перемены, определившие всю его дальнейшую жизнь, – он возглавил недавно отстроенный вокзал Хасан. Новая работа настолько пришлась Сергею Николаевичу по душе, что сегодня он уже не может представить себя в иной должности.

– Здесь жизнь кипит, – замечает начальник вокзала Хасан. – Через нас в Северную Корею идут пассажирские поезда. Есть транзит Москва–Туманган, ходит Хасан–Туманган. Особенно большой наплыв пассажиров у нас начинается осенью и ближе к новому году.

На Дальневосточной железной дороге продолжается реализация

проекта реконструкции 54 км железнодорожного участка от российской приграничной станции Хасан до северокорейского порта Раджин и строительства в Раджине контейнерного терминала. Российские специалисты работают на железнодорожной станции Туманган, где в 2008 году при участии президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина состоялась официальная церемония начала модернизации Транскорейской магистрали. Поэтому в Северную Корею на масштабную стройку сейчас едет много наших командированных.

Не так давно нам пришла телеграмма о необходимости ежедневно докладывать о состоянии дел на участке Хасан–Раджин. А 9 октября нас посетит Владимир Якунин, который будет принимать новую дорогу, проверять ее качество. Вот, готовимся к приходу поезда из 16 вагонов. Поэтому сейчас забот у нас предостаточно.

Продолжение темы на 3-й стр.

ФРАНЦУЗЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ВОКЗАЛЕ В ХАБАРОВСКЕ

Иностранные гости приехали в дальневосточную столицу из Владивостока, где принимали участие в открытии памятного знака в честь побратимства вокзалов Владивосток и Сен-Шарль (Марсель).

На вокзале Хабаровск французских коллег встречал начальник Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов Владимир Долганов. Начальник вокзала Сергей Кухтин познакомил гостей с работой систем кондиционирования залов и помещений вокзала, а также поддержания температурного режима в здании, видеонаблюдения и охраны, обеспечивающих безопасность пассажиров.

Французы посетили расположенную в здании хабаровского вокзала часовую Святителя Николая Чудотворца, залы ожидания, комнаты отдыха и кабинет начальника вокзала.

Разместившись в VIP-зале, предназначенном для проведения деловых переговоров, после обсуждения проекта реконструкции хабаровского вокзального комплекса французские гости задали своим российским коллегам ряд вопросов, касающихся, в основном, обслуживания пассажиров. Интересовались иностранцы также уборкой при вокзальной территории, нюансами работы системы видеонаблюдения, и даже проблемой посещения бездомными вокзала, а также принципами осуществления коммерческой деятельности в его стенах.

В завершение встречи представители подразделения «Вокзалы и сообщения» Общества национальных железных дорог Франции (SNCF) отметили, что в организации работы у российских и французских железных дорог много общего.



Наталья ОХОТНАЯ

Обсуждение реконструкции вокзала

УВЛЕЧЕННОСТЬ

РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ НА СТАНЦИИ ТЫНДА



Ежемесячный научно-теоретический и производственно-технический журнал ОАО «Российские железные дороги» «Автоматика, связь, информатика (АСИ)» под рубрикой «Обмен опытом» напечатал статью «Устройство для тестирования кодовой аппаратуры».

Сам факт публикации в столь серьезном издании свидетельствует о важности работы, принадлежащей инженеру дорожной лаборатории службы автоматики и телемеханики ДВЖД Сергею Юрлову и старшему электромеханику КИП Тындинской дистанции СЦБ Константину Плугину, и говорит о многом. Прежде всего, о том, что рационализаторы ШЧ-14 разработали и внедрили приспособление, которое оказывает связистам на железной дороге неоценимую помощь в обеспечении безопасности движения. В чем она заключается?

– В кодовой аппаратуре, – говорит Сергей Юрлов, – при воздействии определенных факторов возникают неисправности, которые приводят к отказам. Сложность в том, что зачастую при проверке приборов в условиях РТУ обычными средствами, они оказываются работоспособными, и претензий к ним нет. А определить причину неисправности весьма затруднительно, поскольку

места холодной пайки, микротрещины, дефекты контактных групп реле, мостовое замыкание контактов реле ИВГ могут появиться в любой момент после возвращения приборов на линию.

– Возьмем, к примеру, перемежающийся дефект, – вступает в разговор Константин Плугин. – Он проявляется при воздействии на приборы низкой температуры, а также при больших ее перепадах. Выявлять блоки с такими дефектами и призвано разработанное нами специальное устройство.

Тестирование аппаратуры происходит следующим образом. В шкафу, установленном вне помещения РТУ, собирают типовую схему кодовой аппаратуры. А проверяемые блоки вставляют в специальные колодки. Выводы контрольных точек присоединяют к микроконтроллерному блоку, который управляется с помощью компьютерной программы. По команде компьютера, установленного в помещении РТУ, микроконтроллер подает на вход кодовой аппаратуры электрические сигналы. Они имитируют различные состояния рельсовой цепи. Таким образом непрерывно контролируется состояние аппаратуры в контрольных точках. Данные передаются в компьютер, где работа аппаратуры обрабатывается и анализируется.

Во время прогона компьютер меняет режимы работы аппаратуры по заранее отработанному алгоритму и контролирует действие как кодовой аппаратуры в целом, так и его блоков. Все отклонения автоматически фиксируются и сохраняются в памяти компьютера. При просмотре записей на экран монитора выводятся осциллограммы напряжения контрольных точек и другие параметры в момент фиксации отклонения в работе аппаратуры.

И вот здесь мы подходим к главному. Метрологического освидетельствования устройства не требуется, так как оно используется как индикатор, выявляющий неисправности. Высокая информативность о работе проверяемых блоков позволяет также использовать данное устройство для изучения работы кодовой аппаратуры. Если установить дополнительную колодку для вывода на нее сигналов с разных точек схемы, можно имитировать различные неисправности. В этом случае устройство служит трена-

жером, на котором специалисты дистанции отрабатывают навыки диагностирования аппаратуры.

Думается, нет необходимости дальше углубляться в технические тонкости. При желании и необходимости познакомиться с ними можно в названном выше реферативном журнале. Но есть смысл подчеркнуть, что рационализаторы Сергей Юрлов и Константин Плугин разработали и внедрили устройство, которое позволяет не только оперативно выявлять возникающие в ходе эксплуатации приборов неисправности, но и научится их предотвращать. А это очень важный фактор в обеспечении безопасности движения поездов. Такое устройство могли сконструировать только истинные мастера своего дела, имеющие высокую квалификацию и большой опыт работы в железнодорожной связи. Оба автора изобретения обладают этими качествами.

Возьмем, к примеру, Сергея Владимировича Юрлова. На стройку века он приехал с родителями еще в 1975 году. Школа в Новотынде (есть такой микрорайон в столице БАМа), служба связи в Советской Армии, после которой он устроился электромонтером радиосвязи в ШЧ-7 тогда еще Байкало-Амурской железной дороги. Без отрыва от производства окончил Хабаровский электротехникум связи. С 1993 года стал работать инженером дорожной лаборатории службы автоматики и телемеханики ДВЖД. Коллектив лаборатории обслуживает участок от станции Хани до Советской Гавани, включая Сковородино, Нерюнгри, Чегдомын, Известковую, Комсомольск-на-Амуре, Волочаевку.

Основная обязанность – проверка и контроль технического состояния устройств СЦБ. Работа, в общем-то, рутинная, требующая постоянного повышенного внимания к мелочам. Но направленность деятельности в высшей степени ответственная – охрана безаварийности на транспорте. Председатель профкома ШЧ-14 Ольга Логунова добрым словом отзываясь о Сергее Владимировиче Юрлове как активном общественном инспекторе по безопасности движения поездов.

Для полноты характеристики Сергея Владимировича следует добавить, что он прекрасный семьянин, увлекается фотографией, горными лыжами, водным

туризмом. Сплавлялся практически по всем рекам Дальнего Востока. Минувшим летом с группой спортсменов осуществил 700-километровый поход по реке Олекме.

В таком достаточно широком круге увлечений значительное место занимают новаторство и рационализация. Именно это увлечение свело его с Константином Плугиным, который после окончания в 1984 году сковородинской средней школы № 136 поступил в тогда еще Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта. Из вуза его призвали в армию (в те годы существовала такая практика). Поэтому-то получить высшее образование и стать инженером-электриком по специальности «Автоматика, телемеханика и связь» ему удалось лишь в 1991 году. Тогда же Константин Владимирович приехал в Тынду и стал работать в дистанции сигнализации, централизации и блокировки электромехаником на сортировочной горке. Затем получил назначение в группу ремонта и регулировки бесконтактной аппаратуры.

Увлечение еще со школьных лет радиолюбительством дало Константину Плугину серьезный импульс для творческого подхода к выполнению своих непосредственных служебных обязанностей. У него, как и у Сергея Юрлова, была и есть, без преувеличения сказать, потребность улучшать и совершенствовать различные процессы регулировки контрольно-измерительных приборов для повышения уровня безопасности движения. В результате появились новшества и усовершенствования, ставшие призерами в конкурсах различного уровня. Третьим местом и именными часами отмечено участие друзей-рационализаторов в конкурсе компании «Идея ОАО «РЖД»-2009». Они представили новшество под названием «Блок тестирования кодовых трансмиттеров типа БКПТ на микроконтроллере». А устройство для тестирования кодовой аппаратуры, с которого и начат рассказ о замечательных новаторах, завоевало первенство в дорожном соревновании 2010 года. Победители удостоены денежной премии.

Сейчас рационализаторы претворяют в жизнь новую идею. Работа продолжается.

Геннадий АСТАХОВ
Фото автора

НАЧАЛЬНИК ВОКЗАЛА ХАСАН

Окончание.
Начало на 1-й стр.

Сергей Николаевич вспоминает, что поначалу в новой должности пришлось нелегко. Ведь и работа специфическая, требующая непосредственного общения с иностранцами.

– Начинать всегда тяжело, – делится впечатлениями начальник вокзала. – Необходимо с корейцами разговаривать на их языке, уметь наладить с ними контакт. И это вполне возможно. Корейцы – общительные, доброжелательные люди. Но их родной язык, конечно, надо знать. Для меня это необходимость. Раз в квартал мы ездим с начальником станции Хасан в Северную Корею на переговоры с начальником станции Туманган, с которой мы тесно сотрудничаем. А когда побывал в первый раз в этой стране, я уже и не вспомню.

Многие годы работы начальником вокзала для Сергея Николаевича Комкова,

конечно, даром не прошли. Он приобрел богатейший опыт общения с людьми, поддержания работы вокзала на должном уровне.

– Многих из наших пассажиров знаю в лицо, – рассказывает Сергей Николаевич. – И коллектив у меня более чем опытный. Например, дежурная по вокзалу Галина Матвеевна Данилина уже 30 лет работает здесь. Когда-то пришла молодым специалистом. Человек достойный и замечательный во всех отношениях. У нее даже есть медаль от пограничников за задержание нарушителей. Галина Матвеевна сумела предотвратить незаконное пересечение границы.

В этом году начальник Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов Владимир Долганов вручил начальнику хасанского вокзала знак участника ликвидации последствий аварии на ЧАЭС.

– В те годы я работал в



Алма-Ате в Гидроспецстрое участником участка. Отвечал за азиатские регионы, – вспоминает Сергей Комков. – И уже на четвертый день после аварии на Чернобыльской атомной станции был под реактором, вокруг которого мы строили подземную стену – нельзя было допустить утечки зараженной воды в Днепр. Работали практически без защитных средств, поэтому дозу облучения получили сполна. Нам выдавали специальные карандаши, на которых фиксировался уровень полученной нами радиации. На шею вешали специальную «таблетку». Если она желтела, человека эвакуировали из зоны заражения на вертолете. Моя бригада из шести человек после переливания крови потеряла двоих. Два месяца, проведенные под реактором, с годами все сильнее дают о себе знать. А тогда, в 26 лет, я мало задумывался о последствиях облучения.

Несмотря ни на что начальник вокзала продолжает добросовестно исполнять свои обязанности. Поэтому в кабинете Сергея Николаевича Комкова так много свидетельств о присуждении вокзалу Хасан первых мест в дорожных соревнованиях, а также благодарственных писем за хорошую работу.

– Каждый день начинаем с планерки, – рассказывает Сергей Николаевич. – Определяем фронт работ: где покрасить или побелить, уборку сделать. Под нашей ответственностью находится 20 тысяч квадратных метров помещения вокзала и прилегающей к его зданию территории. Все это необходимо содержать в чистоте и порядке. Справляется с этой задачей пусть небольшой, но активный коллектив работников вокзала. У нас и профсоюзная работа ведется. Председатель профсоюзного комитета уборщик производственных помещений Евгения Александровна Верхоярская более 30 лет проработала на железной дороге. Коллектив очень дружный, друг друга всегда поддерживаем. У нас не только в профсоюзе состоят все, мы и свободное время вместе проводим. В выходные коллективом выезжаем отдыхать на море или озеро Хасан. Но основная наша забота – работа с пассажирами, предоставляющая предельно вежливое с ними обращение. И это самое сложное. Ведь ситуации бывают разные. Порой иностранцы просто не понимают, чего от них добивается дежурный по вокзалу. Иногда ночью приезжает по 100–200 человек, и далеко не все из них находятся в хорошем

настроении. Поэтому нам необходимо уметь сохранять самообладание. Но с людьми всегда интересно работать. Не соскучишься.

С железной дорогой у Сергея Николаевича связана не только собственная трудовая биография: почти вся семья у него – железнодорожники.

– Супруга Нина Семеновна и средняя дочь Татьяна – дежурные по вокзалу Хасан, – рассказывает Сергей Комков. – Здесь же плотником работает и муж дочери. Младший сын – инженер-технолог в пассажирском вагонном депо Владивосток, а его супруга – экономист в отделении дороги. А вот старшая, Алена, на железную дорогу не пошла, о чем сегодня жалеет.

Работать на дороге, конечно, интересно, поэтому о своем профессиональном выборе я никогда не сожалел. До моего выхода на пенсию осталось 8 лет. К тому времени 30 лет исполнит вокзалу Хасан, а я отмечу тридцатилетие своей работы в должности его начальника. В свой срок наступит и моя очередь дать дорогу молодым. А кому, как не молодежи, с новыми силами продолжать начатое нами дело?

Наталья ОХОТНАЯ

ДИСТАНЦИЯ ПУТИ

ВКЛАД РАЦИОНАЛИЗАТОРА

Берк китский дистанция пути обслуживает 209 километров главного хода от перегон Бестужево–Гиллой до станции Нерюнгри–Грузовая. Расположена дистанция пути в двух климатических зонах, что, конечно же, сказывается на состоянии полотна пути и на ремонтном оборудовании.

В настоящее время планово-предупредительные работы ведутся на участках пути Берк китский, Моготский и Золотинский. Известно, что «вруб ясь» в полотно, в щебень, боёк и электрошпалоподбойке приходит в негодность. Стелится новый боёк из резерва.

Дорожный мастер ПЧ-23 Николай Вякин в качестве рационализатора предложил изготовить боёк из стальной рессоры, кусков стальных труб.

– Экономический эффект, – говорит представитель работ и председатель профсоюзного комитета ПЧ-23 Татьяна Родионова, – за четыре месяца составил 46 тысяч 642 рубля. Это первое рациональное предложение мастера. Но у Николая Александровича уже есть мысли по улучшению работы в зимний период.

А ещё, – заговорит Вякин Владимирович, – у нас



в ПЧ-23 грамотными и премиями отмечены общественные инспекторы Елена Плешкина и Юрий Курлыкин.

Влад БОГДАН



ВАГОНЫ-КЛУБЫ 1947 - 1950 ГОДЫ

Постоянные посещения вагонами-клубами тружеников линейных станций, с привлечением руководителей отделений и профсоюзных лидеров, с лекциями, беседами, тематическими просмотрами кинофильмов, а также участием художественной самодеятельности и агитбригад давали реальную возможность прививать культуру на периферии.

На заседаниях президиума дорожного комитета регулярно рассматривались наиболее важные вопросы хозяйственного содержания и деятельности вагонов-клубов.

13 марта 1947 года на заседании президиума дорпрофсожа ДВЖД было утверждено штатное расписание профорганизаций дороги на 1947 год, в том числе по вагонам-клубам были утверждены 2 дополнительные единицы для вновь организованного вагона-клуба при Бикинском райпрофсоже (один заведующий вагоном-клубом и один киномеханик).

22 марта утверждена разрядка культотдела на получение усилителей и динамиков КПУ-156 для клубов дороги, в частности – один комплект для вагона-клуба РК-1 и один комплект для вагона-клуба РК-3 совместно с красным уголком с Звеньевая.

28 марта 1947 года заведующий культотделом дорпрофсожа Н. А. Кадикин был освобожден от занимаемой должности (из-за болезни жены и выезда из Хабаровского края). На эту должность был назначен тов. Номероцкий.

12 мая 1947 года тов. Номероцкий докладывал об итогах проведения отчетно-выборных узловых культконференций правлений клубов. Они были проведены на ДВЖД с 13 февраля по 10 марта с участием членов президиума дорпрофсожа в соответствии с пунктом № 17 решения междорожного культсовещания при ЦК союза от 19-20 ноября 1946 года, утвержденного постановлением президиума ЦК союза 30 ноября 1946 года (протокол № 234). После прослушивания доклада тов. Номероцкого президиум



постановил: «В целях всемерного улучшения работы вагонов-клубов прикрепить последние на полное обслуживание и снабжение материалами, книгами, литературой, хлебными и продуктовыми карточками, заработной платой к следующим клубам дороги: к клубу ст. Облучье – вагон-клуб Первого отделения, к клубу ст. Бикин – вагон-клуб Третьего отделения, к клубу ст. Литовко – вагон-клуб Четвертого отделения. Предложить председателям правлений указанных клубов не менее одного раза в месяц устраивать в вагонах-клубах бесплатные концерты бригады художественной самодеятельности для работников полевых станций, оказывать практическую помощь в составлении плана культурно-массовой работы вагонов-клубов».

28 мая 1947 года на заседании дорпрофсожа обсуждали вопрос о гастролях ТЮЗа по ДВЖД с 15 июня по 15 августа для обслуживания детей железнодорожников.

18 ноября 1947 года на заседании президиума дорпрофсожа решался вопрос об участии профорганизаций и культучреждений ДВЖД в проведении выборов в Местные Советы депутатов трудящихся. Было решено просить начальника дороги тов. Беспятого дать указание начальнику вагонной

службы тов. Кичнову о производстве капитального ремонта вагона-клуба Облучьевского отделения до 25 ноября и начальнику отдела материально-технического снабжения о недопущении срыва снабжения вагона-клуба горючим в соответствии с заключенным дорожным колдоговором.

15 сентября 1948 года обсуждался вопрос о создании при дорпрофсоже лекторской группы, в которую должны были входить 11 человек – начальники отделов, главные инженеры различных служб. Было дано указание начать подготовку лекций и докладов с расчетом выезда на линию (в клубы и красные уголки линейных станций) не позднее второй декады октября 1948 года.

26 ноября 1948 года на заседании дорпрофсожа утверждался профбюджет дорпрофсожа ДВЖД на 1949 год. Было решено просить ЦК союза утвердить на 1949 год работу вагонов-клубов Совгаванского и Комсомольского отделений дороги, так как в бюджете ДК на 1948 год указанные не планировались ввиду того, что вагон-клуб Комсомольского отделения арендовался кинофикацией, а вагон-клуб Совгаванского отделения вступил в строй действующих с 20 ноября 1948 года в соответствии с коллективным

договором на 1948 год. В вагонах-клубах были сокращены по одной штатной единице.

21 апреля 1949 года на заседании президиума дорпрофсожа обсуждалось постановление РПС-4 о выплате зарплаты зав. вагоном-клубом Комсомольского отделения тов. Збруеву. Президиум предложил РПС-4 немедленно рассчитать с заведующим вагоном-клубом тов. Збруевым по заработной плате. Ввиду того, что РПС-4 не в состоянии далее держать на такой ставке зав. вагоном-клубом, обязать председателя РПС-4 тов. Комарова перезаключить договор с управлением кинофикации города Комсомольска об аренде вагона-клуба и освободить тов. Збруева от обязанностей зав. вагоном-клубом. Подобрать до 10 мая нового заведующего вагоном-клубом на ставку, утвержденную штатным расписанием.

8 апреля 1949 года на заседании дорпрофсожа рассматривались предложения, поступившие от рабочих и служащих ДВЖД при обсуждении проекта Дорожного коллективного договора на 1949 год. В частности, для выполнения в оперативном порядке начальнику дороги было передано предложение об оборудовании вагона-клуба Мулинского отделения.

15 ноября 1949 года на засе-

дании президиума дорпрофсожа утверждался проект профбюджета и бюджета государственного социального страхования. Докладывала бухгалтер тов. Гофман. Было принято решение утвердить увеличение штата вновь открываемого вагона-клуба Мулинского отделения на 3 единицы.

В плане радиофикации на 1949 год были предусмотрены установки радиопримников для вагонов-клубов Облучьевского отделения (за счет клуба Облучья), Комсомольского и Мулинского отделений – за счет дорпрофсожа.

12 января 1950 года на заседании президиума дорпрофсожа было принято к сведению заявление начальника вагонной службы тов. Ромма о том, что им будут приняты все меры по выпуску из ремонта вагонов-клубов Облучьевского и Комсомольского отделений к 1 февраля 1950 года. Президиум предупредил тов. Ромма, что если данное им настоящее заявление не будет выполнено, он будет строго наказан.

26 января 1950 года президиум дорпрофсожа в связи с предстоящими выборами в Верховный Совет СССР дал указание райпрофсоюзам совместно с ПЧ и районными отделениями кинофикации организовать обслуживание линейно-полевых станций и путевых казарм кинопередвижками, используя для этого калужанки и дрезины ПЧ.

Было решено в период подготовки к Международному празднику 1 Мая обязать правления клубов в Облучье и Бикине и райпрофсоюз Комсомольского отделения дороги обновить наглядную агитацию в вагонах-клубах (срок 20 апреля), снабдить вагоны-клубы периодической литературой, новыми кинофильмами и направить на линейные станции отделений сроком по 10 мая для обслуживания железнодорожников. Графики работы вагонов-клубов на указанный период согласовать с политическими отделами отделений. Райпрофсожи и начальники дистанций пути обязали изготовить для оформления путевых казарм лозунги, транспаранты, плакаты.

Нина САЛЬНИКОВА

СПАРТАКИАДА

СОРЕВНОВАЛИСЬ СВЯЗИСТЫ

В Подмоскovie, в Доме отдыха «Берёзка» прошла Спартакиада работников Центральной станции связи филиала ОАО «РЖД».

В течение двух дней проводились соревнования по настольному теннису, уличному баскетболу, плаванию, стрельбе из пневматической винтовки, шашкам, перетягиванию каната и комбинированной эстафете.

Спортивную честь Хабаровской дирекции связи защищали Юлия Хицко из Тындинского РПС, Марина Большакова и Андрей Гаврилов из Хабаровского РПС, Александр

Пастухов из Хабаровской дирекции связи и Александр Жидков из Комсомольского-на-Амуре РПС.

В личном зачёте Юлия Хицко одержала победу в соревнованиях по настольному теннису среди женщин. Александр Пастухов занял второе место в соревнованиях по шашкам среди мужчин.

В итоге спортсмены Хабаровской дирекции связи заняли седьмое место в споре восемнадцати команд, отстав от соперников из Иркутской дирекции связи, занявших третье место, всего на два очка. На втором месте спортсмены Екатеринбургской дирек-

ции связи. А победила команда Новосибирской дирекции связи. Последнее, восемнадцатое место заняла команда Сахалинской дирекции связи.

Связисты не только соревновались, но и побывали на экскурсии в Москве, посетив исторические места. Основную финансовую поддержку в организации Спартакиады оказал профсоюз Центральной станции связи. Первая Спартакиада связистов ОАО «РЖД» проводилась в 2009 году.

Людмила УТКИНА,
председатель профсоюзного комитета Хабаровского РПС



ДОБРАЯ ТРАДИЦИЯ

Ежегодно, поддерживая традицию встреч ветеранов предприятия в Международный день пожилых людей, коллектив Путьевой машинной станции №220 чествует своих ветеранов.

Ветераны весь год ждут этой встречи, когда смогут собраться вместе, поговорить о былых рабочих буднях и праздниках, узнать новое о жизни предприятия, вспомнить своих товарищей, которых, увы, уже нет с нами. Получив открытку с поздравлением и приглашением на встречу, ветераны начинают звонить, задавать вопросы, беспокоиться – всем ли послали приглашение, и, конечно, с удовольствием приходят в назначенный час.

Каждый год мы готовим для них новую программу. Были встречи на территории самого предприятия с приглашением ансамбля песни, в котором, кстати, участвовала наша пенсионерка, выезды на концерты детской музыкальной школы искусств города Артема. В прошлом году

встреча проходила на морском берегу.

Чудесный золотой осенний день порадовал наших дорогих ветеранов ярким солнышком, шумом морской волны, прекрасным настроением и прозрачным чистым воздухом. Когда два автобуса выехали за пределы г. Артема, участники встречи смогли увидеть всю мощь и величие работ по развитию автодорожной сети к саммиту АТЭС 2012 г. на участке Угловая–Владивосток. А потом был отдых на море.

Для многих такая поездка за пределы города – чуть ли не единственная за последние 5-8 лет, а на побережье городского пляжа «Шамора» некоторые не бывали по 25 лет, каково же было их удивление от увиденного! И как приятно нам видеть на их лицах это удивление со слезами на гла-

зах, благодарность от такого внимания. Как говорят сами пенсионеры, внимание к старым работникам со стороны предприятия, наверное, осталось только на железной дороге: их соседям (пенсионерам других предприятий) даже и открыточки не пришлют.

От имени всех пенсионеров и ветеранов ПМС-220 Л. А. Кузьмина подготовила нашему коллективу послание, которым хочется поделиться (и даже похвастаться), обращаясь ко всем работающим: цените своих ветеранов, никогда их не забывайте, ведь пенсия ждет каждого из нас...

Очень ждем своих пенсионеров на традиционную встречу в этом году!

Наталья ВАВИЛОВА,
председатель профсоюзного комитета ПМС-220



**«ВСТРЕЧА СТАРЫХ ДРУЗЕЙ ПМС-220»,
автор – пенсионерка ПМС-220 Л. А. Кузьмина**

Мы на встречу получили приглашенье.
О, какая радость! В тот же час
Собрались мы и пришли без промедленья!
ПМС не забывает нас!
Как же здорово – узнать и улыбнуться
Другу старому, что не забыл
То, как вместе приходилось биться
Напрягаясь, не жалея сил!
Как на перегонах сутками не спали,
Восстанавливая смытый мост,
Вовремя «вертушки» с щебнем разгружали.
Труд наш был не лёгок и не прост!
Наши годы «скорым поездом» несутся,
Уж кому-то «красный» замигал –
«Остановка!» «Сходим!» Внуки остаются.
«Поезд жизни» с ними дальше побежал!..
Мы относимся с огромным уважением
И от сердца всех благодарим,
Кто с такой любовью и терпением
Старикам вниманье уделит!
Перед нами двери здесь не закрывают
И готовы выслушать, принять.
Ветераны с благодарностью желают
ПМСу жить и процветать!

СПОРТ ПОКОЛЕНИЙ

ФИНАЛЬНЫЕ СТАРТЫ



Железнодорожники соревновались в непривычных для себя видах спорта и показали хорошие результаты

На стадионе «Локомотив» в Москве состоялись финальные старты Всероссийских игр «Спорт поколений-2011».

В течение дня борьбу вели двадцать две команды по одиннадцати видам спорта, не олимпийским. Всем командам за определенное время необходимо было выполнить серию спарринг заданий. Зачёт подводился по каждому виду спорта.

Дальневосточную железную дорогу на финальных соревнованиях представляла сборная команда острова Сахалин. Двенадцать спортсменов из Южно-Сахалинска, Холмска и Корсакова, работники узловых станций Южно-Сахалинск и Холмск. Капитан команды – Алексей Ромашин, дежурный по парку Сахалинской дирекции управления движением.

Наша команда заняла

четвёртое место в скалолазании, седьмое – на туристической полосе препятствий, шестое место – в петанке, седьмое – в городошном спорте и одиннадцатое место в стрелковом многоборье... В итоге победителем соревнований стала команда Свердловской железной дороги. Команда ДВЖД заняла пятнадцатое место.

Финальные соревнования Всероссийских игр «Спорт поколений» проводятся уже в третий раз, начиная с 2009 года. И с первых финальных соревнований спортсмены Дальневосточной железной дороги принимают в них участие.

Олеся КИДАКОВА,
специалист общего
отдела первичной профсоюзной организации
Сахалинского региона
ДВЖД – филиал
Дорпрофсожа

КАВАЛЕР ОРДЕНА ДРУЖБЫ

Б мовец первой волны

В характеристике к наградному листу на старшего электромеханика участка КИП и электроники ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава Б. Н. Гантимурова говорится, что возглавляемое им подразделение работает стабильно, без браков и нарушений трудовой и производственной дисциплины. При непосредственном участии Бориса Николаевича аппаратура АЛСН, система «Клуб—У» содержатся в исправном состоянии. Замена комплектующих осуществляется своевременно и согласно годовым графикам. Хорошо организована деятельность персонала, занятого на ремонте и обслуживании подвижного состава. Руководителем проявляется постоянная забота о повышении квалификации работников. Сам Борис Николаевич — один из лучших наставников молодежи.

Как общественный инспектор по безопасности движения он постоянно занимается расследованием случаев неисправностей приборов, обеспечивающих безаварийную работу локомотивов. Только в прошлом году им было проведено одиннадцать таких расследований.

Отмечаются также его многолетний добросовестный труд на железнодорожном транспорте и большой личный вклад в обеспечение безопасности движения на закрепленном участке.

Истоки

К этому лаконичному документу можно добавить немало. В разговоре с Борисом Николаевичем в его уютной, со вкусом обставленной квартире, выяснилось, что на БАМе он с 1977 года, поэтому с полным правом может отнести себя к бамовцам первой волны — тем, кто начинал великую стройку буквально с первого колышка. Сначала это была полуторамесячная командировка из забайкальской Шилки, где он успел поработать электромонтером и электромехаником местной дистанции сигнализации и связи, а также помощником машиниста тепловоза, отслужить в рядах Советской Армии.

Говоря о периоде жизни в Читинской области, мой собеседник добрым словом вспомнил уже, к сожалению, ушедшего из жизни отца — Николая Тимофеевича. В тяжелые военные годы, 14 лет от роду тот стал кочегаром на паровозе. И вся рабочая деятельность Гантимурова-старшего, награжденного двумя медалями «За трудовое отличие», была связана со стальными магистралями. Сыновьям — Виктору и Борису, как говорится, личным примером помог в выборе жизненного пути. Оба стали железнодорожниками.

Супруги Полина Никитична и Николай Тимофеевич воспитали отличных детей. Одно время по Забайкальской железной дороге ходил экипаж тепловоза, где машинистом был Николай Гантимуров, а помощниками — поочередно Виктор и Борис. Позже, уже в Тынде, Борис окончил техникум железнодорожного транспорта по специальности «Автоматика, телемеханика и управление на транспорте».

Но вернемся в ставшие уже далекими семидесятые. Поработав полтора месяца в Сковородино, где в ту пору дислоцировались основные бамовские организации, отладив все необходимые приборы для будущей станции Штурм, Борис вернулся в Шилку. Но, как оказалось, ненадолго. Приглянулись ему здешние северные места, широкие жизненные перспективы, что открывало тогда участие в возведении магистрали века. И решил он перебраться в Тынду.

Сказано — сделано. Сборы у молодой семьи (а Борис и Татьяна к тому времени уже сочетались, как тогда было принято говорить, законным браком) были недолги. Молодые, у которых к тому времени уже родилась дочь Ирина, к 7 ноября 1978 года получили квартиру, пока, правда, с подселением. Но тогда так в Тынде жили многие.

В дистанции сигнализации и связи Байкало-Амурской железной дороги, где начал работу Борис Николаевич, дел было немало. Электромеханик, а потом и старший электромеханик часто бывал в командировках, осуществляя отладку и поддерживая аппаратуру в нормальном рабочем состоянии, обеспечивая безопасность движения. За добросо-

вестное отношение к порученным обязанностям и трудовой героизм Указом Президиума Верховного Совета РСФСР в 1985 году отмечен медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали», а в 2000 году удостоен знака «Почетному железнодорожнику».

Позже был награжден именными часами министра путей сообщения и часами в честь 100-летия Дальневосточной железной дороги.

Н гр д в сороковой профессион льный пр здник

Новый период жизни начался для Бориса Николаевича в октябре 2010 года. Тогда в связи с реформированием в системе ОАО «РЖД» было организовано ремонтное локомотивное депо Тынды-Северная Дирекции по ремонту тягового подвижного состава ДВЖД, и Гантимуров был переведен туда из дистанции сигнализации, централизации и блокировки на должность старшего механика СЦБ. Получил в подчинение участок из 15 человек и ответственную задачу — обеспечивать бесперебойную работу аппаратуры связи и безопасности движения.

— В бригаде, — рассказывает Борис Николаевич, — люди подобраны очень ответственные, квалифицированные и образованные. У большинства — высшее образование, окончили Дальневосточный государственный университет путей сообщения. На любого из них можно положиться — не подведет!

Мой собеседник с уважением отзывался об электромеханике Анатолии Дюйзене — самом молодом члене коллектива. Ему 23 года. По направлению предприятия обучался в ДВГУПСе. Получив высшее образование, вернулся в Тынду. Разговор о специалисте завязался, когда речь зашла об организации наставничества, которому бригадир уделяет самое пристальное внимание. Буквально с первых дней шефство над А. Дюйзеном взял один из лучших электромехаников — Олег Анатольевич Прокопчук. Уходя в отпуск, либо выезжая в длительные командировки, Гантимуров оставляет его на «хозяйстве». Партнерство опыта и молодости дает свои



На снимке: старший электромеханик участка КИП и электроники ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава, кавалер ордена Дружбы Б. Н. Гантимуров.

отрядные результаты.

Хорошим наставником была в свое время и супруга Бориса Николаевича Татьяна Степановна. Она занималась регулировкой аппаратуры АЛСН. Имеются в виду дешифраторы, усилители, локомотивные фильтры, другие приборы. Секреты профессионального мастерства она охотно передавала Татьяне Алексеевне Мелентьевой и, уходя на заслуженный отдых, оставила вместо себя хорошо подготовленного специалиста. Сейчас Мелентьева и сама шефствует над недавно пришедшим в коллектив работником — электромехаником-регулирующим Юлией Будник.

Такая преемственность позволяет повышать чувство ответственности каждого за порученный участок. Что, в свою очередь, не исключает и жесткого контроля над выполнением тех или иных операций со стороны бригадира, как общественного инспектора по безопасности движения, особенно в зимнее время года.

— Климат у нас на севере экстремальный, — продолжает Борис Николаевич. — Поэтому

крайне важно в условиях холодов внимательно осмотреть выдаваемый на выезд локомотив. Особенно на предмет наличия воды с калорифера в общем ящике, где находится оборудование АЛСН. Допускать такого ни в коем случае нельзя. Мокрый прибор не будет принимать кодировку на локомотив, что чревато серьезными последствиями, опасностью крушения в пути следования. Поэтому, когда вскрывается такой дефект в подготовке локомотива, перед дизелистами ставится задача просушить ящик горячим воздухом. Затем проводится основательная проверка тепловоза, и только после этого дается допуск на его работу.

Есть и другие, что называются «узкие места», требующие повышенного внимания при ремонте узлов и агрегатов. И ни одно из них не остается без внимания Б. Н. Гантимурова и его товарищей по работе. Именно добросовестный труд Бориса Николаевича и его большой личный вклад в обеспечение безопасности движения стали поводом для коллектива ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава ходатайствовать о том, чтобы отметить его высокой наградой. Обращение тындинских железнодорожников удовлетворено: старший электромеханик участка КИП и электроники Борис Николаевич Гантимуров удостоен ордена Дружбы. Получил он его в Москве из рук министра транспорта РФ Игоря Левитина в День железнодорожника, который, к слову сказать, нынче он отметил в сороковой раз. Фотография Б. Н. Гантимурова занесена на городскую Доску почета.

ВETERАНЫ

АКЦИЯ ВETERАНОВ

Дв дня Усурийский узловой совет ветер нов проводил кцию н Д льневосточной м гистр ли от ст нции Усурийск до ст нции Ружино, посвящённую Дню пожилого человек .

Специ льно для этого н ч льник Д льневосточной железной дороги Мих ил З иченко выделил купейный в гон и включил в гр фик движения.

Н ч л сь кция в Усурийске. Д лее поезд дел л ост новки н ст нциях Сибирцево, Сп сск-Д льний и Д льнереченск. Орг низов ны были лекции и небольшие концертн я прогр мм .

Фин нсовую поддержку Усурийскому узловому совету ветер нов ок з л Вл дивостокский филил Дорпрофсож ДВЖД и профсоюзные комитеты ст нций.



СТУДЕНЧЕСКИЕ ГОДЫ ДАРОМ НЕ ПРОЙДУТ

Сентябрь для тысяч молодых людей, начинающих обучение в вузах, - месяц особый. А для первокурсников ДВГУПС это не только время знакомства с новой для них в целом студенческой жизнью, но и неотъемлемой ее частью – профсоюзной деятельностью.

В Дальневосточном государственном университете путей сообщения действует девять институтов, в которых обучается двадцать пять тысяч студентов. Около полутора тысяч из них – вновь поступившие.

Теперь для первокурсников, сделавших один из важнейших шагов в своей жизни, связанных с выбором будущей профессии, начинается новый этап, на котором многое будет зависеть исключительно от них.

Обучение всегда дается легко, если человек подходит к выбору специальности осознанно, – делится своим мнением председатель студенческого профсоюзного комитета ДВГУПС Вадим Дубовский. – Есть ребята, которые уже на первом курсе понимают, кем хотят стать, поэтому относятся к учебному процессу серьезно. Один из принципов нашего вуза – трудоустройство студентов. Ведь если мы даем образование, то должны позаботиться и о том, чтобы пять лет обучения не прошли даром, и человек получил достойную работу. Нецелевики, бюджетники имеют возможность самостоятельно подыскать себе рабочее место, которое бы их устроило. Наиболее сознательные студенты начинают задумываться об этом уже на третьем курсе. И это абсолютно правильный, зрелый подход к жизни.

Одним из серьезных жизненных шагов для студента является вступление в профсоюз. И первый осенний месяц – жаркое время для активиста студенческого профкома, которому необходимо успеть уделить внимание внушительному числу первокурсников.

В вузе профсоюзная работа сложна тем, что, например, только за сентябрь необходимо провести работу с целым потоком абитуриентов из полутора тысяч человек, – рассказывает Вадим Дубовский. – Работа действительно тяжелая, потому что на иные факультеты поступает до 15 групп, в каждой из которых по 300 новых для вуза людей.

Студенческому профсоюзу проще в том плане, что здесь нет производства, детей сотрудников, проблем с садиками, зарплатой, трудовыми спорами. С другой стороны, мы работаем с огромной массой людей и в специфической области – образовании, где все построено на взаимоотношениях с ректорско-преподавательским составом и работой с формирующимися личностями, что не позволяет забывать о воспитательной функции студенческого профкома. Именно в сентябре наш актив, куда входит порядка 100-150 человек, работает с вновь образовавшимися учебными

группами, привлекая студентов в профсоюз.

На данный момент среди студентов отмечается 92 процента профсоюзного членства. И ежегодно этот показатель держится примерно на одном уровне. А по первокурсникам у нас обычно выходит 95-97 процентов.

Первокурсники – это еще немного школьники. Они не всегда понимают, с какими сложностями могут столкнуться в будущем: появление своей семьи, рождение ребенка, какие-то проблемы с родственниками... Бывают ситуации, когда не вступившие в профсоюз на первом курсе студенты приходят к нам уже через год за помощью. Мы их принимаем. Я всегда говорю своим студентам, что они в своей жизни, не задумываясь, отдают большое количество денег просто так. А профвзнос в сто рублей почему-то становится серьезным сдерживающим фактором. Возможно, что за пять лет студенту ни разу не понадобится профсоюзная помощь. Но ведь никто не застрахован от подводных камней, поэтому в профсоюз лучше вступить. Кроме того, помимо оказания адресной помощи, профсоюзный комитет влияет и на общеуниверситетский процесс. При «невидимой» для студента работе многие проблемы гасятся на уровне их возникновения. Например, недавно расписание экзаменационной сессии по чьей-то недоработке было составлено с нарушением: между экзаменами вместо трех дней стояло два дня, что лишало студентов времени на подготовку. Эту проблему мы решили за один день путем переговоров с проректором по учебной работе. Вот пример того, когда профсоюзный комитет работает, не устраивая демонстраций.

Забота студенческого профсоюзного комитета о своих подопечных очевидна и весома. В вузе работают организационно-массовая, ревизионная, рекламно-информационная, культурно-массовая и спортивно-массовая комиссии. Брокерская комиссия контролирует пункты общественного питания. Комиссия социального страхования занимается материальными выплатами. Отдельно стоит стройотрядное движение, курирующее производственные вопросы.

Профсоюзная организация в ДВГУПСе, в первую очередь, занимается социальной защитой студентов, – рассказывает Вадим Валерьевич. – Это и материальная поддержка, и оздоровление, и трудоустройство. На летний период этого года мы обеспечили работой порядка 600 студентов со средней зарплатой от 18 до 60 тысяч рублей в месяц. Столь высокий заработок принесла нашим студентам работа по среднему ремонту пути на ургальском направлении.

Огромный пласт, которым занимается профсоюз, – ремонт самого вуза. В летний период мы ремонтировали своими силами общежитие студенческого городка. В этом году было освоено ремонтных работ на пять миллионов рублей. И качество работы удовлетворило администрацию вуза. Поэтому теперь будем брать на себя стро-



ительные и ремонтные работы в университете в течение всего года. Это, опять же, даст студентам рабочие места, приносящие дополнительный заработок без отрыва от учебы.

Можно сказать, что в наследство от предыдущего председателя Сергея Филипповича Селиванова остались нормальные партнерские отношения с руководством. В ДВГУПСе заключен один из самых реальных договоров соцпартнерства между студенчеством и администрацией, которая, например, выделяет бесплатные места для студентов на принадлежащих вузу базах отдыха. В договоре прописаны квоты для развития студенческого творчества, спорта. Внимание уделено всем сторонам жизни студенчества с учетом конкретных потребностей нашего вуза. И здорово, что администрация воспринимает это не как попытку контролировать ее дела, а наоборот, как реальную помощь руководству. Потому что зачастую мы действительно нуждаемся в помощи друг друга. Например, в период эпидемии гриппа ДВГУПС был одним из немногих вузов, который не закрыли на карантин. С подачи администрации силами студенческого профкома были организованы раздача марлевых повязок, контроль эпидемиологической ситуации в общежитиях.

В качестве одного из примеров сотрудничества студенческого профкома с администрацией вуза можно привести и рейтинговую систему, от которой напрямую зависит проживание студента в общежитии. Проблема студенческого жилья с каждым годом становится все более острой.

Общероссийскую причину проблем со студенческим жильем лично я вижу в упрощении процедуры поступления в вузы, – поделился своим мнением председатель студенческого профкома ДВГУПС. – Сейчас значительно увеличилось число бюджетных мест на технические специальности. Однако новых мест в общежитии не появляется. Бюджетные места выделяются при отсутствии под них инфраструктуры. По закону студенту первого курса обязаны предоставить общежитие. А вот дальше ребята живут по рейтинговой системе, которую ведет профком студентов совместно со студенческим самоуправлением общежитий. Согласно этой системе студент в течение

года набирает баллы по трем укрупненным группам: по учебе с учетом показателей за сдачу зимней сессии, по поддержанию порядка в комнате общежития и по социальной активности студента, который может состоять в общественных организациях, трудиться по рабочей специальности в вузе. Четвертая часть касается нарушений дисциплины, режима работы общежития. Этот рейтинг подсчитывается в конце года.

За два года работы Вадима Дубовского в должности председателя профсоюзного комитета в студенческой и профсоюзной жизни вуза сформировалась не только рейтинговая система, но и возникло несколько иных значимых новшеств.

У студентов появилась возможность бесплатно посещать бассейн, – рассказывает Вадим Дубовский. – Открылся скалодром. Сформировалась школа современной хореографии «Резонанс», где танцует порядка 500 студентов. Нельзя забывать и о возрождении студенческих строительных отрядов, которые удалось к тому же перевести на круглогодичную работу по ремонту вуза.

В свое время нас отличала от всей России система подготовки профсоюзных кадров. Сейчас наша система взята за основу во всех транспортных вузах страны. Дело в том, что «срок жизни» профсоюзного активиста – два года. На первых курсах идет учеба, адаптация к студенческой жизни. На третьем-четвертом курсе ребята начинают активно работать в профкоме. Последний год учебы отводится дипломной работе, решению семейных вопросов, поиску рабочего места, жилья. Вскоре бывший профсоюзный активист становится выпускником вуза. Каждый год заниматься поиском и подготовкой с нуля новых активистов – необоснованный трата времени. Избежать этого мы постарались, разработав систему круглогодичной подготовки профсоюзных кадров – постоянно действующие семинары. У нас существует большой двухнедельный семинар. В этом месяце порядка ста человек, обучающихся со второго по четвертый курсы, мы вывозили в Рязановку. Такие выезды предназначены для ребят, которые стопроцентно будут работать в активе профкома. Им давались конкретные профсоюзные знания, которые пригодятся для работы с учебными группами и

при проведении приема в профсоюз. Одни из лучших тренеров на Дальнем Востоке проводят с ними деловые игры, мини-семинары, тренинги и мастер-классы. Ребята учатся выступать перед аудиторией, управлению командой, менеджменту. Спустя месяц после их приезда, с середины октября, мы проводим еще один большой обучающий семинар. В этом году он будет состоять из двух частей. Одна из них – «Лидер», предполагает не только обучение, но и соревнование между профгруппами за обладание кубком. Параллельно пройдет велкомтренинг для адаптации профгрупп, профактивистов первых курсов, поступивших к нам в этом году. После этого, параллельно с профсоюзной деятельностью, вплоть до декабря будет проводиться ряд обучающих семинаров по запросам самих профгруппиров: тренинги по мотивации персонала, по стимулированию его деятельности. И уже в марте на выездной семинар отправим группу из 150-200 человек, которые отработали весь год и прошли обучение. Затем мы отберем лучших, которых и отправим в сентябре в Рязановку. Таким образом, круг замкнется.

Получается, что каждый председатель, зная, что уйдет через два года, с первого дня своей работы начинает готовить себе замену. Так мы можем исключить возможность появления в числе профсоюзных лидеров ненадежных, непроверенных людей, сохраняя в нашей организации преемственность.

Студентам, прошедшим профсоюзную школу в стенах вуза, будет намного легче строить свою взрослую жизнь, карьеру. Конкретно из профсоюзной работы у нас остался прием в профсоюз, социальита, решение вопросов с общежитием, учебный процесс. В остальном ребята работают уже как менеджеры либо на производстве, либо при ведении каких-то проектов. Приходя потом на реальную работу, они не испытывают шока, потому что уже обладают навыками работы с оргтехникой, знакомы с делопроизводством, понимают, когда и к какому начальнику зайти в кабинет, как и о чем с ним поговорить. Этот ценный багаж знаний наши студенты нарабатывают именно в ходе своей профсоюзной деятельности.

Наталья ОХОТНАЯ

