

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

12 октября 2011 г. № 18 (147)

Выходит с 25 января 2006 года



ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ПРАЗДНИК В УЧИЛИЩЕ



Продолжение темы на 3-й стр.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

По следам события

О визите в Россию Председателя Государственного Комитета обороны КНДР Ким Чен Ира

стр. 4

Дела студенческие

Пять лет назад, покинув родной Комсомольск-на-Амуре и родительский дом, Юлия отправилась поступать в Дальневосточный государственный университет путей сообщения.

стр. 5

Берегите жизнь

На первый взгляд может показаться, что железная дорога довольно безобидна. По пути хорошо идти, особенно в плохую погоду или зимой – ведь она всегда очищена от грязи или снежных заносов. Но надо всегда помнить, что по путям ходить опасно.

стр. 7

Лучшие в номинациях

На Дальневосточной железной дороге прошел конкурс профессионального мастерства преподавателей технических школ и учебных центров.

стр. 7



В Хабаровске профессиональное училище №16 отметило свой 70-летний юбилей.

ЗАМКНУТЫЙ КРУГ

ШАГ К ПЕРЕМЕНАМ

И не так давно руководство ОАО «РЖД» в поисках выхода из замкнутого круга приняло решение о введении в действие новой версии программного обеспечения АРМ цеха эксплуатации АСУТ.

Идея не новая. Три года назад профсоюзный комитет эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 впервые предложил изменить программу АРМ нарядчика с целью недопущения к работе членов локомотивных бригад, отработавших 120 часов сверхурочно в течение календарного года в соответствии с требованиями ст. 99 ТК РФ. Однако предложение длительное время не могло преодолеть административные барьеры. Но теперь первый шаг к реальным переменам наконец-то сделан.

– Неожиданная, но приятная новость пришла к нам совсем недавно, – рассказывает председатель профсоюзного комитета эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 Александр Назаров. – По решению протокола совещания у президента компании о создании дополнительных барьерных функций при выдаче локомотивных бригад по сети дорог будет установлена новая версия программного обеспечения АРМ цеха эксплуатации АСУТ. В ней реализованы барьерные функции по выдаче бригад, имеющих месячную и годовую выработку часов больше допустимой, а также отработавших две ночи подряд с нарушением межсменного и домашнего отды-

ха. И указание уже действует. Когда три года назад мы только предложили данный вариант решения проблемы сверхурочных, то нас просто не восприняли всерьез. А разве мы говорили о чем-то невероятном? Никто не верил в возможность таких перемен, считая, что данный вариант развития событий приведет просто к остановке движения на дороге. Идея отлеталась, не подвергаясь анализу. Даже запуск эксперимента хотя бы на пару недель, позволяющего определить реальную потребность в людях, просто отлетался. Хотя все прекрасно понимают, что современные расчеты потребности в локомотивных бригадах, не учитывающие многие параметры эксплуатационной работы, не отвечают нынешним требованиям. Взаимопонимания с руководством по данному вопросу мы не могли найти все эти годы. Но от идеи не отказывались, продолжая настойчиво ее предлагать даже на колдоговорных конференциях, каждый раз поднимавших вопрос о невыполнении пункта о не допуске к работе локомотивных бригад, отработавших свыше 120 часов сверхурочных.

Однако не все так просто. Переход на новую программу поставил перед руководством эксплуатационных локомотивных депо массу вопросов, ответы на которые только предстоит найти.

Продолжение темы на 2-й стр.

Неразрешимой на данный момент проблемой, которой на Дальневосточной железной дороге уделяется особое внимание, остается рост сверхурочной работы. И в течение продолжительного времени сложившаяся в связи с переработкой локомотивных бригад тяжелая ситуация только усугублялась, достигнув к сентябрю этого года своего апогея.



ШАГ К ПЕРЕМЕНАМ

Окончание.
Начало на 1-й стр.

– За такое решение проблемы сверхурочных мы бились долго, – продолжает Александр Назаров. – И с одной стороны произошли позитивные перемены. Но вместе с этим нашему руководству теперь не позавидуешь. Оно и сейчас в полном составе практически сутками находится в депо, что связано с последними предпринятыми «окнами» и большим потоком поездов. Все выбиваются из сил. Днем – селектор и разбор полетов из-за допуска просчетов в работе ночной смены, а ночью – дежурство. Беспрецедентные проблемы с движением начались после Дня железнодорожника. Локомотивные бригады затрачивают на поездку в одну сторону до 20 часов. Сверхурочные были и до этого дня, но их можно было как-то контролировать. А теперь, обращаясь к анализу ситуации, видишь, что в причинах отвлечения локомотивных бригад значатся все те же больничные, учеба в техшколе, командировки. Рост объемов этих показателей практически неизменен, поэтому точно неизвестны причины резкого ухудшения ситуации с движением на дороге. Возможно, что ее инфраструктура начала резко готовиться к зиме. Летом, в период массовых пассажирских перевозок, путейцам и энергетикам не давали своевременно «окна» или давали в урезанном виде. А если учесть, что поток поездов на данный момент только увеличился, то складывается весьма негативная картина. По 71 поезду в сутки – это чувствительно. Пропускные способности дороги просто исчерпываются. И вот в такой сложнейшей обстановке начала работать новая версия программы АРМ нарядчика. Неудивительно, что руководители хватаются за голову. Никто не знает, как все это будет выглядеть в жизни. И мне кажется, что к реализации данной идеи необходимо было подготовиться. Организовать пробные испытания программы в реальных условиях, рассчитать штат с учетом потерь, обкатать машинистов, набрать помощников машиниста. И тогда мы плавно, без потерь, могли бы все реализовать. Избежать остановки движения – задача, которую руководству придется любыми способами решать в ближайшее время. Это при том, что за первое полугодие свыше 120 часов в депо отработали порядка 200 человек. А в течение июля, августа и сентября эта цифра возросла в два раза. И на данный момент около 400 членам локомотивных бригад будет вынесен запрет на работу, что реально грозит остановкой движения поездов.

Проблема переработки на Дальневосточной железной дороге имеет давнюю

историю, став со временем одной из самых насущных не только для локомотивных бригад, их непосредственных руководителей и профсоюзных комитетов депо, но и для компании в целом.

– За переработку со всех нас спрашивают по полной программе, – рассказывает председатель профкома эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2. – Но разве руководитель депо в ответе, например, за переотдыхи бригад в пунктах оборота. Наше дело – выдать локомотивную бригаду и локомотив под ответственность Дирекции управления движением. Обкатка машинистов идет сверх плана. Все резервы исчерпаны. Ситуация не может стабилизироваться уже в течение двух месяцев. Некоторые машинисты не выдерживают такой нагрузки, категорически отказываясь от работы сверх нормы. Работники не успевают полноценно отдохнуть. Ко мне поступают устные и письменные жалобы о предоставлении им выходных в урезанном виде без дальнейшей компенсации. Страдают от чрезмерно напряженного режима работы и все машинисты-инструкторы. На их плечах лежит обкатка молодых машинистов, которым необходимо уделять много времени, бывать с ними в контрольных поездках, количество которых увеличилось до 14 в месяц, что уже за пределами календарной нормы часов. А мы инструкторов вынуждены посылать на проблемные плечи с ружинской стороны и с облуженской на подмены локомотивных бригад, у которых истекло допустимое на поездку время. Поэтому после бессонной ночи, проведенной в поездке, они физически не в состоянии заниматься своими прямыми обязанностями. Просто сверхурочные машинистов-инструкторов, относящихся к инженерно-техническим работникам, никто не учитывает. При этом по решению нашей Дирекции тяги один инструктор был сокращен, а его помощь в таких сложных условиях нам бы очень пригодилась. А тут еще необходимо разбираться с вопросом об оплате работы свыше 12 часов. Никто по этому поводу не может сказать что-то определенное. Мнения разнятся: или оплата должна идти по присвоенному разряду, или как следование пассажиром, или время это должно быть приравнено к простоям, а значит оплачиваться в размере 2/3 тарифной ставки. Но тогда какой смысл вести поезд, когда лучше стоять в ожидании подмены. Последнее совсем не выгодно для локомотивной бригады.

В условиях, когда затрачиваемое локомотивной бригадой на поездку время и количество «подмен» превышают все допустимые нормы, прогнозировать последствия нововведений в

работе депо – дело неблагодарное.

– Объем перевозок по сравнению с прошлым годом увеличился не намного, – отмечает Александр Назаров. – Просто сейчас больше стоим, чем едем. Например, сегодня уложиться в поездку до ст. Ин в 12 часов в четном направлении просто нереально. Крупная узловая станция Хабаровск-2 просто зашивается. Бедные машинисты не видят конца и края своим поездкам, продолжительность которых за гранью разумного. Совместно с начальником депо Андреем Борисовичем Горовым в стремлении узнать реальную обстановку на дороге попробовали вместе дежурить. В этот же вечер пошли звонки из прокуратуры по жалобам пассажиров о простое пригородного поезда на перегоне в течение трех часов. А все, казалось бы, рассчитали. Начали смотреть график исполненного движения – весь четный путь забит поездами. По нечетному и по Хабаровску-1 «окна» идут. Даже с пропуском по «неправильному» пути большая проблема. Тут же поступил звонок из Единого диспетчерского центра управления перевозками: четыре поезда встали по разным станциям – у машинистов закончилось время на поездку. Свыше 12 часов в пути. Ни еды, ни воды, но деваться некуда. И с локомотива не уйти, и неизвестно, сколько ждать инструктора на замену. Начальник депо, машинист-инструктор по радиосвязи, телефону уговаривали машинистов учесть тяжелую обстановку и продолжить движение. Локомотивная бригада, понимая, что заменить ее некому, на свой страх и риск идет на нарушение и едет в течение 20 часов. Рекорд – 22 часа. Поездка в одну сторону длится почти сутки! Предвидя такую ситуацию, можно было бы принять упреждающие меры – обкатать машинистов, штат увеличить, передислоцировать к нам бригады с других дорог. А машинист не всегда задумывается над тем, что с ним будет, если за пределом этих 12 часов он сломает ногу или на переезде машину сойдет. Тогда вся вина ляжет только на него, он будет беззащитен перед законом, потому что все нормативные документы оговаривают работу не более 12 часов. Кроме того, в нашем депо зафиксированы за август 438 случаев, а за сентябрь 452 случая подмены локомотивных бригад. Такого за 35 лет моей работы в депо не было никогда. Обычно в напряженные периоды фиксировали не более 100–150 фактов. Продолжается нерациональное использование бригад. И тенденции к уменьшению подмен не наблюдается. А больше всего страдает в этой ситуации наше предприятие, находящееся на главном ходу. Узел Хабаровск-2 чуть ли не основной на дороге. Облуженские локомотивные



бригады укладываются в своей временной норматив, доезжая до ст. Волочаевка. Здесь их время заканчивается, поэтому наши бригады едут к ним на подмену. Идут потери электроэнергии, возрастает следование пассажиром. И получается, что мы не выполняем тоннокилометровую работу, что в свою очередь влияет на уменьшение фонда оплаты труда, премиальных. Такая езда негативно сказывается на финансово-экономическом положении депо. Та же история и с подъезжающими к Кругликово ружинцами. Помогая развязывать эти «узлы», мы работаем непродуктивно. Будем отвечать на топливной комиссии за перерасход электроэнергии, хотя нашей вины, по сути, в этом нет.

На данный момент локомотивные бригады эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 ежемесячно накапывают свыше 10 тысяч часов сверхурочно.

– В среднем ежемесячно на каждого из около 700 членов локомотивных бригад грузового движения приходится по 40 часов сверхурочных, – выдает цифры статистики Александр Назаров. – При норме в 180 часов работник дает 220 часов. На 31 августа число сверхурочно отработавших более 120 часов по дороге составило 1764 человека – 1033 машиниста и 731 помощник. И наибольшее количество таких работников – в депо Хабаровск-2 – 398 человек на конец августа, или 31,4 % от списочного состава. То есть у нас каждый третий отработал свыше 120 часов. Хотя в Ружино 54 % списочного состава идет с превышением нормы часов, на Высокогорной – 255 человек, в Комсомольске – 250 работников. Среди «рекордсменов» на конец августа числились ружинский машинист с 433 часами и машинист нашего депо, отработавший сверхурочно 397 часов. Наша беда – производительные потери. Основной объем сверхурочных часов складывается по причине

нерационального использования рабочего времени локомотивных бригад. Непроизводительные потери по августу составили 59 762 часа, или 70 % от общего количества сверхурочных. Устранение этих потерь позволило бы нормализовать движение и забыть о проблеме нехватки людей. А так приходится мириться с завышенным нормированным временем за поездку. 17 632 часа – это следование пассажиром. Плюс 6200 часов простоя. На командировки затрачено 7000 часов. В августе сверхурочная работа в нашем депо составила 11 556 часов. Только по Ружино немного больше – 12 000 часов. А производительные потери увеличились во всех эксплуатационных депо, за исключением Южно-Сахалинска.

Сложившаяся на дороге в данное время ситуация со сверхурочными требует немедленного решения. Однако конкретных предложений по выходу из кризиса пока нет. Возможно, что введение новой версии программы АРМ нарядчика позволит сдвинуть этот процесс с мертвой точки.

– Проблема, конечно, может самоустраниться с течением времени вместе с приходом зимы и падением объемов перевозок, – рассуждает Александр Назаров. – Но сложившаяся ситуация требует немедленного решения. Ждать нельзя. Возможно, что после анализа наших данных в Москве будет принято решение обкатывать больше людей и увеличить набор машинистов и их помощников. Сегодня есть надежда, что введение в действие измененной программы АРМ нарядчика приведет к позитивным переменам на дороге, к возвращению к стабильному графику движения. Но пока главным бичом дальневосточных локомотивных депо остается неумный рост сверхурочных.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

ПРАЗДНИК В УЧИЛИЩЕ

В Хабаровске профессиональное училище №16 отметило свой 70-летний юбилей. В настоящее время 553 учащихся изучают пять специальностей – машинист локомотива, помощник машиниста, слесарь подвижного состава, проводник пассажирского вагона и коммерсант на транспорте.

Открыто профессиональное училище во время Великой Отечественной войны, 20 августа 1941 года. Тогда здесь готовили машинистов паровоза, помощников машиниста, кузнецов, слесарей подвижного состава и проводников. Первым директором училища был назначен Владимир Иванович Семёнов, инженер и хороший специалист своего дела, педагог по призванию.

Расположено профессиональное училище на втором Хабаровске, по улице Шмаковской, 8А. Что и говорить, на окраине, вдали от шоссе. Нет, дорога, конечно, ведёт к училищу, среди узких улиц и переулков, но расстояние не близкое, а городской транспорт до тех окраин не доезжает.

В этом есть и положительный момент, - рассказывает заместитель директора по учебно-воспитательной работе Татьяна Кузенкова, - учащиеся не убегают с занятий на час или два, а продолжают оставаться на учёбе, как правило, до завершения. Хотя, следует заметить, с дисциплиной в училище всё в порядке.

- У нас все учащиеся, - продолжила разговор Татьяна Леонтьевна, - являются членами профсоюзной организации. И надо сказать, вступают в профсоюз без каких-либо возражений, в сентябре, после зачисления в училище. Кроме хороших специальностей в наше учебное заведение привлекает девушек и юношей физическая культура, которая преподаётся на хорошем уровне. Есть даже спортивная группа. Популярны - баскетбол, легкая атлетика, футбол, волейбол, атлетическая гимнастика.

Кстати, в училище регулярно проводятся спортивные соревнования. А ведущие спортсмены часто участвуют в городских и краевых соревнованиях, завоёвывая призовые места. Уроки физкультуры и отдельно спортивные занятия проводят известные преподаватели - Николай Навозов, мастер спорта по греко-римской борьбе и Борис Сойжинов, мастер спорта по боксу. Конечно же, есть и творческие коллективы.

С 2005 года возглавляет педагогический коллектив училища Сергей Пантелеевич Чернобай, требовательный и, в то же время, доброжелательный, талантливый педагог. До Сергея Пантелеевича одиннадцать лет возглавлял училище в качестве директора Андрей Петрович Воложанин.

За десятилетия в ПУ №16 сложились хорошие традиции. С учащимися работает дружный и, как считает Сергей Пантелеевич - мобильный педагогический коллектив, 47 преподавателей и мастеров производственного обучения. Причём, в большинстве своём, работают педагоги много

лет. Несмотря на низкую заработную плату. На сегодняшний день, оклад преподавателя 4100 рублей, а у мастера производственного обучения - 3800 рублей. Правда, имеются стимулирующие надбавки. И всё равно, заработная плата не высокая.

Финансируется профессиональное училище, прямо скажем, не на должном уровне. Может быть, потому что находится в ведомстве Министерства образования.

Со времён перестройки перестали приобретать учащимся форму. Рубашки и пилочки они приобретают за свои деньги. Сохранилось с давних времён трёхразовое питание бесплатное, для иногородних, и не платят учащиеся за общежитие. А для тех, кто живёт в городе, дома - бесплатный обед.

Свой юбилейный праздник коллектив училища отмечал во Дворце культуры железнодорожников. В ПУ №16 есть свой просторный актовый зал, но решили праздновать в ДК железнодорожников. Отдалённость училища тоже сыграло свою роль в этом. На празднике были ветераны-преподаватели, и бывшие выпускники. Отрадно, что с трибуны поздравил всех бывший выпускник училища Андрей Горовой, начальник эксплуатационного локомотивного депо станции Хабаровск-2. В этот вечер со сцены и в зале прозвучало много поздравлений и тёплых слов. А учащиеся и преподаватели училища приготовили на юбилей прекрасный концерт.



Директор училища Сергей Павлович Чернобай с поздравлением на юбилейном вечере

Владимир БОДАГОВ
Фото автора

ПОЗДРАВЛЕНИЕ

ТЕПЛЫЙ ПРИЕМ ВЕТЕРАНОВ



В Хабаровске состоялось расширенное заседание межрегионального совета ветеранов войны и труда на Дальневосточной железной дороге с участием актива ветеранских организаций структурных подразделений и дочерних обществ ОАО «РЖД».

Уч стие в мероприятии приняли руководители Дальневосточной железной дороги, дирекций и профсоюзных организаций.

Одной из главных задач сед ния межрегионального совета ветеранов войны и труда на Дальневосточной железной дороге стало решение вопроса о взаимодействии ветеранских организаций филиалов, дирекций, дочерних и зависимых обществ в границах дороги. В целях сохранения единства ветеранской организации отшли на заседании совет организации межрегиональный координационный совет ветеранов и избран его состав в количестве 35 человек. Председателем новой ветеранской структуры единодушно избран Александр Зубин,

а также являющийся руководителем межрегионального совета ветеранов.

- Ветеранам всех предприятий отрасли должны быть обеспечены единые социальные гарантии, - отметил в своем обращении ветеран Александр Зубин, - и вновь созданный координационный совет будет служить этому, сохранять достигнутое и укреплять ветеранское движение железнодорожников.

От имени руководства Дальневосточной железной дороги к участникам движения приветствовал первый заместитель начальника железной дороги Алексей Гладиллин. Он выразил признательность старшему поколению за активное участие в жизни дороги и воспитании молодого поколе-

ния. Вклад ветеранов в общественную работу был отмечен грамотами и ценными подарками от Дальневосточной железной дороги и профсоюзной организации.

Отметим, что в настоящее время в границах ДВЖД осуществляют свою деятельность 17 филиалов, 8 дочерних предприятий и 2 дирекции, где состоят на учете 34 тыс. пенсионеров. Из них в новых структурах, не входящих в состав ДВЖД - 17 тыс. пенсионеров (50%).

Эдуард Круглов
Служба корпоративных коммуникаций
Дальневосточной железной дороги - филиала ОАО «РЖД»

АКЦИЯ ВЕТЕРАНОВ

Мы уже рассказывали, что два дня Уссурийский узловой Совет ветеранов проводил акцию на Дальневосточной магистрали от станции Уссурийск до станции Ружино, посвященную Дню пожилого человека.

Специально для этого начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко выделил купейный вагон и включил в график движения.

Началась акция в Уссурийске. Далее, поезд делал остановки на станциях Сибирцево, Спасск-Дальний и Дальнереченск, завершив праздничное мероприятие в Ружино. Организованы были лекции: «О истории создания станций Сибирцево, Спасск-Дальний, Дальнереченск и Ружино», «О значении и роли профсоюзной организации в жизни железнодорожников». Лекции читали - В.А. Бельх, А.И. Мартынюк, Е.Н. Лукиных, Л.К. Шабельникова.

В концертной программе участвовал хор ветеранов «Вдохновение». Прозвучали песни - «Далёкий край», «Первая любовь», «Дальневосточная магистраль», «Была судьба», «Крапива-Лебеда», «Жалейка», «Счастья вам железнодорожники»... Кстати, за долгие годы хор ветеранов железнодорожников «Вдохновение» становился неоднократно дипломантом фестивалей, в том числе и Всероссийских фестивалей самодельного искусства «РЖД зажигает звёзды» и «Салют Победы».

Финансовую поддержку Уссурийского узлового Совета ветеранов оказал Владивостокский филиал Дорпрофсожа ДВЖД и профсоюзные комитеты на станциях.

Влад БОГДАН



ПОЕЗДКА ОТ ГРАНИЦЫ ДО ГРАНИЦЫ

Началась эта история во второй половине августа. Мы уже рассказывали в нашей газете о машинисте-инструкторе локомотивного эксплуатационного депо Тынды Викторе Гузовском, удостоенном недавно медали «За развитие железных дорог». Автору материала нужен был портретный снимок награжденного.

- Советую вам поторопиться! - Сказал мне по телефону заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам Арон Буханько. - Сегодня вечером Виктор Вильгельмович во главе группы машинистов и помощников машинистов тепловозов отбывает в срочную и ответственную командировку.

Что за командировка, мой собеседник уточнять не стал. Добавил только, что найти Гузовского можно будет в инструкторском кабинете депо.

Я срочно ринулся на предприятие. Возле кабинета встретил соседа по дому - помощника машиниста тепловоза Игоря Медведева.

- Гузовский на совещании у начальника депо. - Объяснил он. - Скоро будет. Сам жду его. Тоже собираюсь в поездку в составе группы.

Словно приклеенный, я стоял в ожидании входа в кабинет. Мимо быстро проходили серьезные, озабоченные железнодорожники. В помещении царил напряженная атмосфера. Чувствовалось, что люди готовятся к чему-то очень важному.

Виктор Вильгельмович, обычно улыбочивый, на сей раз выглядел как-то строже. Извинился, что заставил ждать, объяснив о предстоящей ответственной работе, предложил:

- Давайте совместим задачи - я буду беседовать с машинистами, а вы - фотографировать. Как получится, так и ладно. Претензий с моей стороны не будет.

На том и порешили. Гузовский ставил задачи машинистам, а я делал снимки. Вопросами о командировке я его не дергал. Видел, что конечной цели тот не ведает. А если бы и знал, все равно ничего бы не сказал. В разговорах фигурировал лишь Хабаровск, где железнодорожникам должны были получить указания о дальнейших действиях.

Сделав то, что было нужно, я вернулся в корпус и срочно отправил в редакцию фото награжденного. Но случившегося в депо без внимания не оставил. Потому как слышал, что тындинских машинистов привлекают к выполнению правительственных заданий. ОАО «РЖД» оказывает им такое доверие, учитывая высокий профессионализм и ответственность в выполнении поставленных задач. В прошлом году, к примеру, они обслуживали поезд, сопро-



вождавший премьер-министра России В. В. Путина в его поездке по федеральной автогассе Чита-Хабаровск. Бригады локомотивного эксплуатационного депо Тынды вели состав между станциями Буряя Забайкальской и Штурм Дальневосточной железных дорог.

А вскоре пришло известие о сенсационном событии. С визитом в Россию прибыл Председатель Государственного Комитета обороны КНДР Ким Чен Ир. Его бронепоезд пересек государственную границу в районе станции Хасан, и проследовал через Приамурье в Забайкалье, сделав в Амурской области остановку на станции Буряя.

Подготовка к поездке лидера соседнего государства держалась в строжайшей тайне. И проходила в обстановке особой секретности. Информация в СМИ поступала достаточно скудная. Поскольку Корейский полуостров входит в сферу моих журналистских интересов (более 20 лет я дружу с выходцами из КНДР, по межправительственному соглашению заготавливающимися древесиной на севере Амурской области, много раз бывал в этой стране), то я внимательно отслеживал в Интернете комментарии путешественников высокого гостя по нашей стране. И вот однажды на одной из фотографий увидел состав военачальника, входящий на одну из станций. Вел поезд ярко-красный тепловоз, уж больно похожий на те, которыми укомплектовано тындинское депо. Вот тогда-то и появилась смутная догадка о конечной цели командировки моих земляков. Ну, а когда через некоторое время узнал, что два тындинских железнодорожника за выполнение особо ответственной миссии награждены бесплатными туристическими путевками на Кипр, то появился серьезный повод подробнее расспросить о том, что же было на самом деле.

Предварительно погово-

рив с заместителем начальника депо по кадрам и быту А. Л. Буханько, я вновь направился с расспросами к В. В. Гузовскому. Хочу заранее предупредить читателя, что мои собеседники были немногословны, потому как, проведя бронепоезд от границы с КНДР на станции Хасан до границы с КНР в Забайкалье, через Улан-Удэ, они увидели и узнали многое из того, что является государственной тайной, разглашать которую не имеют права.

Единственное, о чем подробно говорил Виктор Вильгельмович - о деловых качествах своих коллег. Отбор для выполнения ответственного задания велся очень жесткий и принципиальный. Каждый из машинистов имеет большой опыт не только работы на тепловозах, но и все они - общественные инспекторы по безопасности движения.

- Из Тынды в командировку на трех тепловозах отправились шесть локомотивных бригад, - Рассказал Гузовский. - Были еще две бригады и машинист-инструктор из Хабаровска. Далее, на незнакомых участках бригады консультировали местные машинисты-инструкторы. Тягу осуществляли тепловоз и электровоз. Одна машина с бригадами машинистов Геннадия Анатольевича Боговина и Михаила Григорьевича Захарова, (награжденного, к слову сказать, знаком «Почетному железнодорожнику»), помощниками машинистов Игорем Владимировичем Медведевым и Ахмет Салтаноглы Исмаиловым, шла впереди, так называемым «бегунком», информируя основной экипаж о состоянии пройденного пути.

О каждом из участников этого маршрута можно сказать много добрых слов. В России, на границе, на участке от Хасана до Уссурийска, состав приняла бригада Сергея Андреевича Лисняка. Сам он - машинист первого класса, участник афган-

ских событий. Имеет звание «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов» в системе ОАО РЖД за 2006 год. Награжден именными часами начальника дороги Обязанности, выполняемые на безвозмездной основе, он не отделяет от основных - вождения пассажирских поездов. В поездках выявляет нарушения состояния пути, средств СЦБ, связи, энергооборудования, вагонного хозяйства.

По его твердому убеждению, на транспорте мелочей не бывает. Каждая из них, если ее вовремя не устранить, может привести к большой беде. Можно привести немало фактов бдительности машиниста. Как-то, на подъезде к станции Золотинка, почувствовал толчок пути. Сразу же доложил дежурной по станции. Перегон немедленно был закрыт для осмотра пути. Прибывший на указанное место старший путевой мастер подтвердил его сигнал. Виною всему оказалось вспучивание почвы. В результате там было установлено ограничение движения до 40 километров в час, вместо действовавших там 70.

Как известно, Ким Чен Ир прибыл в Россию на бронепоезде, который остановился на юге Приморского края, на станции Хасан. Там к составу были прицеплены четыре российских вагона. В них находились сопровождавшие главу КНДР полномочный представитель Президента России на Дальнем Востоке В. И. Ишаев, сотрудники службы безопасности и обслуживающий персонал. После короткой остановки, он отправился по хасанской ветке до Уссурийска, где произошла смена локомотива и бригады машинистов, а затем - в Хабаровск.

На территории Амурской области военачальник Ким Чен Ир сделал остановку на станции Буряя, где его встретили полпред Президента России В. И. Ишаев и губернатор Приамурья О. Н.

Кожемяко. Затем состоялось посещение Бурейской ГЭС. В составе бронепоезда, в одном из вагонов, находился личный «Мерседес» лидера КНДР. На нем он отправился на Бурейскую ГЭС, где с видовой площадки осмотрел плотину. Вскоре Ким Чен Ир вернулся в бронепоезд, и состав покинул станцию Буряя.

На вахту посменно заступали машинист тепловоза первого класса Сергей Дмитриевич Бирюков, награжденный именными часами начальника дороги за обслуживание личного поезда премьер-министра России В. В. Путина в прошлом году, помощник машиниста Денис Николаевич Пушкарев, который характеризуется, как опытный специалист; машинист первого класса Эскандер Зубарович Ибрагимов, удостоенный правительственной награды, его помощник Евгений Анатольевич Антоненко. Первый класс имеет также и машинист тепловоза Алексей Николаевич Семенов, дружно и сплоченно работающий со своим помощником Олегом Николаевичем Дискиным.

В обязанности самого старшего группы, машиниста-инструктора В. В. Гузовского входили действия, которые, по его выражению, он должен был предпринимать «исходя из обстоятельности». То есть, учитывать разного рода технические нюансы, не допускать сбоев в движении литерного состава. И с этой задачей Виктор Вильгельмович прекрасно справился. Поезд приходил на станции в точно назначенное время. Как и планировалось, состоялись переговоры на высшем уровне между главами государств - Президентом России Д. А. Медведевым и Председателем Государственного Комитета обороны КНДР Ким Чен Иром. Об их содержании сообщалось в средствах массовой информации.

Приняв бронепоезд в Хасане, работники локомотивного эксплуатационного депо Тынды, ответственно и добросовестно выполнили поставленные перед ними задачи, и довели его до станции Забайкальск. Завершила работу бригада Э. З. Ибрагимова. Люди показали высокую дисциплину, знание правил безопасного движения на железнодорожном транспорте, неукоснительное претворение их в жизнь. Они сознавали возложенную на них высокую ответственность, понимали, что от их действий зависит репутация предприятия, дороги, и, в конце концов, всей компании ОАО «РЖД». И добросовестно сделали все от них зависящее. Лучшие - машинист тепловоза Э. З. Ибрагимов и помощник машиниста И. В. Медведев - отмечены бесплатными туристическими путевками.

Геннадий АСТАХОВ
Фото аз архива автора

«ЧЕМ БОЛЬШЕ ДЕЛАЕШЬ, ТЕМ БОЛЬШЕ УСПЕВАЕШЬ»

Председатель профбюро Института управления автоматизации и телекоммуникации пятикурсница Юлия Буравицына со школьной скамьи привыкла успевать всегда и во всем, быть в числе лучших. Поэтому неудивительно, что за отличную учебу в вузе она уже второй год получает Потанинскую стипендию, а благодаря активной профсоюзной деятельности в этом году стала обладателем стипендии Центрального комитета Роспрофжела.

Пять лет назад, покинув родной Комсомольск-на-Амуре и родительский дом, Юлия отправилась поступать в Дальневосточный государственный университет путей сообщения. В семье, где мама – старшая медсестра, а отец – работник мостоотряда, стать первой в династии железнодорожников девушка решила, что называется, по зову сердца.

– Решение поступить в ДВГУПС было спонтанным, – вспоминает Юлия Буравицына. – Почувствовала, что хочу учиться именно в этом престижном и красивом вузе, открывающем для молодежи большие жизненные и профессиональные перспективы, возможности для саморазвития. Поэтому о выборе университета за годы учебы я ни разу не пожалела. Железная дорога – это практически отдельное государство, отличающееся стабильностью. Как серебряная медалистка, в вуз поступила без проблем. Организация перевозок, управление на транспорте – это мое. С выбором института я не ошиблась. Мне одновременно интересно и легко учиться, потому что умею вовремя собраться и сделать все от меня зависящее.

Эти качества как нельзя кстати пригодились Юлии и в ее профсоюзной деятельности, которой она начала уделять особое внимание с первого курса своего обучения в университете.

– Для меня не составляет особого труда совмещать учебу и профсоюзную деятельность. Живу под девизом «Чем больше делаешь, тем больше успеваешь». И действительно, «раскачиваться» просто некогда. Поэтому все стараюсь делать быстро, что позволяет многое успевать. Еще в школьные годы я находила время не толь профессионально заниматься волейболом, но и принимать активное участие в жизни школы и города, числилась среди активистов местной организации «Юный комсомолец», занимавшейся организацией различных мероприятий для юношества. И сегодня увлекаюсь любительским волейболом, учусь на «отлично», уделяю время профсоюзной деятельности. Меня, первокурсницу, агитаторы профкома сумели заинтересовать реалиями интересной профсоюзной жизни, шансом самореализоваться, возможностью получить в лице профсоюзного комитета надежного помощника и защитника. Ведь студенты не всегда могут самостоятельно решить свои про-

блемы. Сперва я вступила в профсоюз, затем в конце первого курса присоединилась к команде профбюро УАТа. За мной закрепили группу примерно из 25 человек, до которых я доносила необходимую информацию.

Со временем Юлия Буравицына стала председателем профбюро Института управления автоматизации и телекоммуникации, где обучается порядка 1200 человек. И отвечать за каждого из них – это ответственный шаг.

– Мне всегда было приятно, когда ребята обращались ко мне за помощью, с какими-то вопросами, доставляла удовольствие возможность помогать людям советом, поддержкой. И сегодня тематика студенческих обращений ко мне остается неизменной: проблемы с общежитием, тяжелое материальное положение, вопросы, касающиеся учебного процесса, например, перевода на бюджетное место. Часто обращаются насчет записи в бассейн. А кто-то желает найти применение своей активности, быть полезным. Таких людей с радостью берем в свою команду. Всегда находясь среди студентов, знаю их проблемы не понаслышке. Сама живу в общежитии уже пятый год. И за это время проблема со студенческим проживанием не стала менее актуальной. Отчасти решило ее размещение в комнатах двухъярусных кроватей, что позволило заселять в одно помещение по 4 человека. В тесноте, да не в обиде. Теперь и внебюджетники получили право на проживание в общежитии. И рейтинговая система была создана профсоюзным комитетом для улучшения ситуации. До ее введения студента могли выселить за пропущенный субботник. А теперь он сам следит за своим рейтингом. И даже если у студента нет никаких проблем, то его профвзносы все равно будут на него работать. Он, например, сможет посещать вузовский бассейн, где 4 занятия обходятся всего в 160 рублей. В городе таких цен просто нет. Также мы всегда поощряем студентов билетами, приглашаем на различные культурные мероприятия города.

С таким объемом работы Юлия, конечно, не смогла бы справиться без своих помощников – команды профбюро из 15 активистов.

– У нас очень дружный, слаженный коллектив. Вся команда принимает участие в семинарах, помогает организовывать концерты, доносит до групп инфор-



мацию. В сентябре-октябре проводится активная работа с первокурсниками по привлечению их в профсоюз. Собираем новые силы. В прошлом году профсоюзное членство по институту составляло 93 процента. Думаю, что в этом году оно не уменьшится. Среди этой массы активные люди всегда найдутся. Вот уже и смену себе подготовила в лице студентки второго курса Агаты Кирилловой, которая уже посещала необходимые обучающие семинары для профлидеров. На данный момент она проводит работу с ребятами под моим контролем. И думаю, что у нее все получится. Пока я не отхожу от профсоюзных дел. Но на октябрьской конференции будет переизбрание председателей. И чувствую, что уйти сразу будет тяжело.

Подобную серьезную подготовку в свое время прошла и сама Юлия, это позволяет ей применять полученные в ходе профсоюзного обучения знания в своей деятельности председателя профбюро, в ходе формирования новых потоков активистов профсоюзного комитета.

– У нас разработана система ежегодного проведения профсоюзных семинаров, которая начинается с сентябрьской поездки на обучение в Рязановку. В этом году я была там уже в третий раз. Затем проходят октябрьский «Фольконс» и мартовский «Лидер», нацеленные на подготовку профсоюзных кадров, обучение ребят работе с публикой, планированию своей деятельности. И полученный опыт всегда реализуется ими в профсоюзной работе. Лично мне участие в последнем семинаре позволило понять, что определенным багажом знаний я уже обладаю, а значит, могу двигаться дальше. Профсоюзная деятельность дала мне ценный навык общения с людьми, осознание необходимости быть терпимее, а также способность находить выход

из любой ситуации. К тому же теперь я могу так спланировать свой день, чтобы успеть сделать все задуманное. И опыт работы на втором курсе проводником поезда Хабаровск–Москва позволил почувствовать, чем живет железная дорога, научиться контактировать с людьми и, конечно, выдержке, без которой в этой профессии просто не обойтись.

Работа в студенческом профсоюзном комитете и сама творческая вузовская атмосфера предоставляют обширное поле для самореализации личности.

– Я участвовала в организации университетских конференций, различных профсоюзных семинаров. Этим летом в составе организационной команды ездила в Анапу на школу подготовки молодого профлидера. Проводили различные мероприятия, деловые игры, встречали и расселяли студентов-участников семинара, распечатывали необходимые документы. Сложной задачей была и организация в прошлом году фестиваля студенческого творчества «Гаудеамус», прошедшего на очень достойном уровне. Всего в подготовке участвовали порядка 100 студентов, занимавшихся оформительской, рекламной и организаторской работой, созданием творческих номеров.

Столь активная работа молодежи, конечно, поощряется руководством университета и студенческого профсоюзного комитета.

– Активным студентам деканат выписывает премии, – рассказывает Юлия.

– Действует профсоюзная бонусная система. А в этом году я стала стипендиатом ЦК Роспрофжела. На семинаре, проходившем в Анапе, свидетельством о присуждении стипендии нам вручал Николай Никифоров. Тогда же нашей команде удалось выиграть грант в 100 тысяч на реализацию самостоятельно разработанного проекта профсоюзного обучения студентов. Мы хотим

сформировать из числа учащихся ДВГУПС специальную группу, которая будет доносить до каждого студента информацию о профсоюзе, о той поддержке, которую он может оказать. Университет располагает всеми возможностями для «рекламы» деятельности профкома, например, телевидения. Осталось только найти людей, интересующихся фото, пиаром, журналистикой, способных точно донести информацию. Уже сейчас началась реализация проекта, подбираются и обучаются люди. Думаю, что к ноябрю команда будет сформирована. Буду принимать непосредственное участие в этом процессе. Интересно, какое воплощение в результате получит проект.

Пятый курс – время серьезно задуматься о жизненных перспективах стен университета. И профессиональные знания, полученные за годы учебы в вузе, и бесценный опыт профсоюзной деятельности дают Юлии уверенность в своем будущем.

– Примерно через полгода начну активно подыскивать место работы. Хотелось бы продолжить и профсоюзную деятельность, которая за студенческие годы позволила мне накопить солидный багаж общения с людьми, приобрести знания, умения и навыки, которые не почерпнешь из учебных лекций и занятий. Было просто приятно чувствовать все эти годы свой личностный рост, учиться работать в команде, планировать свою жизнь и деятельность, работать на публике. Поэтому студенческий профком действительно необходим. Просто здорово, когда есть организация, способная не только защитить, дать человеку возможность реализовать свои творческие способности, но и подготовить его интеллектуально и психологически к жизненным реалиям.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

СВОЯ «КОЛЕЯ»

30 сентября состоялся смотр-конкурс профессионального мастерства среди работников механизированных автобаз Дальневосточной железной дороги, посвященный 10-летию юбилею автобаз и Дню автомобилиста.

На территории Хабаровской механизированной автобазы в этот день были подготовлены испытания не только для местной команды, но и для гостей из Тынды, Владивостока и Комсомольска-на-Амуре.

После торжественного собрания всех команд, организаторов и зрителей конкурса для четырех троек участников начались соревнования в двух основных конкурсных этапах, рассчитанных на проверку у автомобилистов-железнодорожников знания Правил дорожного движения и навыков вождения грузового и легкового автомобилей.

Последовавшее после жеребьевки первое конкурсное испытание прошло практически в полной тишине. Не только максимально быстро, но и правильно участники старались дать верный вариант ответа на каждый из 20 вопросов, предназначенных для водителей категорий «С» и «D». В течение 20 минут, отведенных судьями, участники определяли

значение знаков дорожного движения, демонстрировали умение ориентироваться на дороге и даже навыки первой медицинской помощи пострадавшему. Быстрее всех с заданием справились комсомольчане и тындинцы, заметно волновавшиеся в ожидании своих соперников и результатов испытания. Переживания были вознаграждены для Михаила Баранова из Тындинской механизированной автобазы, занявшего первое место по итогам первого этапа конкурса. А второе и третье места соответственно заняли комсомольчане Максим Зуб и Александр Черепанов, каждый из которых набрал максимальные среди участников 19 баллов.

Однако у остальных конкурсантов еще оставалась прекрасная возможность проявить себя в скоростном маневрировании на ЗИЛе и автомобиле УАЗ. Второй этап испытаний потребовал детального инструктажа, который и провел главный судья соревнований



Алексей Вольф. На улице команды уже ожидала подготовленная трасса, ошибки при прохождении которой карались нешуточными штрафными очками. Каждому из двенадцати участников предстояло сначала на грузовом, а потом на легковом автомобиле выполнить упражнения, позаимствованные из соревновательной программы автомобилистов-спортсменов.

Несмотря на промозглую погоду, от накала эмоций на трассе было по-настоящему жарко. Не только профессиональный опыт, но и темперамент участников отразился в продемонстрированном каждым из них неповторимом стиле вождения. Кто-то не спеша выполнял «змейку», преодолевал «колею», парковался, взбирался на эстакаду, сидя за «баранкой», снимал и накидывал кольцо на стойку. Другие же, в противовес соперникам, проявляя задатки гонщиков, лихо пролетали трассу.

После финиша последнего конкурсанта в судейской комиссии закипела работа по подсчету набранных участниками в ходе испытания «Скоростное маневрирование» баллов. Лидером последнего конкурсного этапа стал Александр Черепанов. Вторым среди лучших по прохождению трассы оказался хабаровчанин Сергей Анклам. А вот третье место досталось участнику из

комсомольской команды «Лихое колесо» Андрею Абакановичу.

Не заставили себя ждать и общие итоги соревнований. В номинации на знание правил дорожного движения победителем стал Михаил Баранов, второе место взял Максим Зуб, а третье – Александр Черепанов, который оказался сильным не только в теории вождения, но и получил первое место в скоростном маневрировании на ЗИЛе. Вторым в мастерстве управления грузовым автомобилем стал Сергей Анклам, также завоевавший первое место в управлении УАЗом. Андрей Абаканович стал третьим в «покорении» трассы на ЗИЛе и на легковом автомобиле откатал на второй среди участников результат. Маневрирование на УАЗе позволило замкнуть тройку лидеров Максиму Зубу.

С учетом предыдущих номинаций итоги командного зачета особым сюрпризом не стали. Обладателем кубка за первое место оказалась команда Комсомольской механизированной автобазы «Лихое колесо». Вторыми судьи признали тындинцев из «АвтоБАМа». Третье место досталось хабаровчанам. А кубок за участие в соревновании получила команда из Владивостока «25-й регион».

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора



СПАРТАКИАДА



Уссурийский региональный производственный участок Дальневосточной дирекции по тепловодоснабжению провел спартакиаду, приуроченную к празднованию Дня компании ОАО «РЖД».

СПОРТ ПОМОГАЕТ В РАБОТЕ

Спортивные соревнования стали для доброй традицией в становлении совсем еще молодого Уссурийского участка Дальневосточной дирекции по тепловодоснабжению.

Не секрет: чтобы любое мероприятие прошло без сучка и задоринки, необходимо долго и тщательно готовиться. Вся организация взята в свои руки председателем профкома ДДТВУ-3 Натальей Викторовной Грищенко. Помогли коллеги: Александр Викторович Мотрич – инженер по охране труда, Денис Сергеевич Сенторов – мастер котельной № 8, Владимир Георгиевич Чуковский – бригадир очистных сооружений ДДТВУ-3, Татьяна Викторовна Юркевич – инженер по нормированию и организации труда.

Соревновались три команды – «Котельщик», «Рефсервис», «ДТВ Восток». За неделю до начала спартакиады к питанию команды «Рефсервис» Владимир Чуковский заявил, что его команда подготовлена на высшем уровне и завоевывает спортивную победу прошлого года командой «Котельщик» переходящий кубок они отвоюют! Так и вышло: в общем-то одним из чести первое место завоевала команда «Рефсервис».

У каждой команды была своя цель сыграть так, как ребята в бочечном месте: честно и честно, помочь

коллегам в любых ситуациях, мгновенный, порой в течение нескольких минут, поиск решения проблем в самых сложных моментах.

Нигде команд приятно было смотреть – любители игр ли к профессионалы.

В волейболе первое место заняла команда «ДТВ Восток», и в этом виде спорта не было равных водителю Сергею Юрьевичу Хоброву, он был награжден ступенькой волейболиста и получил звание «Лучший игрок в волейбол».

В мини-футболе первое место заняла команда «Рефсервис», лучшим игроком в этом виде спорта был зван Сергей Михайлович Котенко.

В гиревом спорте равных не было Василию Павловичу Жданову. В прошлом году он также был первым в команде.

Всем очень понравился третий – чемпионку участка Александр Сергеевич Мельцев. Он за матч отбил мячи. Восторгу зрителей не было предела. К слову сказать, Александр Сергеевич занял 2 место по настольному теннису и очень неплохо выступил в гиревом спорте. Прекрасно, когда чемпионку участка задерживают в бочечном месте, и в спорте.

В эстафете 1 место заняла команда «Рефсервис», в дартсе – «ДТВ Восток», в перетягивании каната – «Котельщик».

Достались призы и лучшему болельщику. Им оказался Сергей Валерьевич Чупин.

Лучшим в этот раз был зван Дмитрий Николаевич Горбенко, лучшим игроком в настольный теннис – Евгений Викторович Кирик.

Все команды были подготовлены лучше, чем в прошлом году, – играли за мечту, у всех была воля к победе и слаженность в игре.

Самое интересное, что при проверке хребты стенок котельного хозяйства Уссурийского региона производственного участка, тоже чувствуется удручающая ситуация и коллективизм. Коллективы работают в команде, не допускают срывов в работе котельных, водозборов, очистных сооружений. Спорт и работа идут вместе.

В заключение спортивной недели судья соревнований поблагодарили всех участников и болельщиков Уссурийского региона производственного участка Дальневосточной дирекции по тепловодоснабжению, вручили всем командам заслуженные награды, председателем профкома Натальей Викторовной Грищенко от имени профкома награждены спортсменки призерами – вкусными тортиками.

Татьяна Войтюк,
ведущий инженер ДДТВУ-3,
главный судья соревнований

БЕРЕГИТЕ ЖИЗНЬ!

На первый взгляд может показаться, что железная дорога довольно безобидна. По пути хорошо идти, особенно в плохую погоду или зимой – ведь она всегда очищена от грязи или снежных заносов. Но надо всегда помнить, что по путям ходить опасно.

Зимой можно поскользнуться, а в дождливую или ветреную погоду не услышать сигналов машиниста. В настоящее время поезда на отдельных участках дороги мчатся с бешеной скоростью. Работники железной дороги устанавливают бесшовные рельсы, по которым поезд идет тихо и бесшумно.

Инспекторами отделения по делам несовершеннолетних Хабаровского линейного управления МВД РФ на транспорте постоянно ведутся профилактические мероприятия, направленные на предотвращение травматизма на железной дороге. С этой целью проводят беседы и лекции, показывают фильмы и мультфильмы о правилах поведения на железной дороге в школах, прилегающих к железнодорожному полотну. Проходят рейды на объектах железнодорожного транспорта с целью выяв-

ления и изъятия подростков с железной дороги.

Но, к сожалению, не всегда удается предотвратить гибель детей. До сих пор еще в шоке и инспекторы и учителя школы, в которой училась погибшая девочка. Две подружки 13 лет шли по железнодорожным путям с Красной Речки в гости в Ильинку, одна с собой прихватила и своего друга – маленькую собачку. Устав идти, так как путь был неблизкий, одна из девочек присела отдохнуть на рельс. В это время навстречу ей двигался грузовой состав, подавая звуковые сигналы. Девочки встали и отошли, но тут собачка испугалась шума проходящего поезда и резко рванулась в противоположную сторону в противоположную сторону по рельсам. В это время из-за поворота с бешеной скоростью вылетел пассажирский состав.

И как машинист не пытался остановить состав, предотвратить гибель ребенка ему не удалось, в связи с тем что тормозной путь локомотива составляет около километра. Очень жалко родителей девочки, ведь пережить смерть ребенка это всегда ужасно, и наверняка они винят во всем собаку. Но хочется напомнить, что люди от животных и отличаются интеллектом. Поэтому инспекторы по делам несовершеннолетних транспортной полиции и не устают повто-

рять во всех школах, прилегающих к железной дороге, о правилах поведения на путях.

Такая работа должна проводиться совместно с родителями и педагогами, только тогда будет результат, и удастся избежать трагедий. А иной раз бывает прямо противоположный результат, приводит инспектор домой ребенка, который играл на железнодорожных путях, а родители еще и возмущены. Мол, мой ребенок, где хочет там и играет, что тут опасного.

В первую очередь все взрослые должны уяснить себе и объяснить детям, что железная дорога не место для игр и переходить ее нужно в строго установленных для этого местах. Надо помнить, что железная дорога – зона повышенной опасности. Скорость движения поездов в среднем составляет 70–90 км/час, поэтому мгновенно остановить движущийся состав нельзя.

Необходимо помнить о самом элементарном: при пересечении железнодорожных путей строго соблюдайте определенные правила поведения: на станциях можно переходить пути только в установленных местах, нельзя подлезать под стоящие составы, перелезать через автосцепки, садиться и выходить из вагона можно только после окончательной остановки локомотива. Нельзя переходить пути



сразу же после прохода поезда одного направления, не убедившись в отсутствии встречного.

И, уважаемые взрослые, если вдруг вы увидели детей, находящихся на железной дороге, не оставайтесь равнодушными и бездушными, ведь в любой момент там может оказаться и ваш ребенок. Берегите жизни детей и свои, соблюдайте пра-

вила поведения на объектах железной дороги.

Наталья Насонова, капитан полиции, инспектор отдела по делам несовершеннолетних Хабаровского края линейного управления МВД России на транспорте

КОНКУРС

ЛУЧШИЕ В НОМИНАЦИЯХ

На Дальневосточной железной дороге прошел конкурс профессионального мастерства преподавателей технических школ и учебных центров.

Цель конкурса – повышение качества подготовки работников железнодорожных специальностей.

В течение трех лет в Хабаровском учебном центре Дальневосточной железной дороги проводятся конкурсы профессионального мастерства среди преподавателей технических школ и учебных центров. В этом году для участия в конкурсе учебные центры по подготовке кадров (УЦПК) всех регионов

Дальневосточной железной дороги представили вторые учебные программы и методики, позволяющие повысить качество подготовки работников железнодорожного транспорта.

В конкурсную комиссию, которую возглавил заместитель начальника службы управления персоналом Дальневосточной железной дороги Сергей Павлов, было представлено двенадцать работ преподавателей учебных центров Хабаровск, Уссурийск, Комсомольск-на-Амуре, Тынды

и Южно-Сахалинск. Жюри, в состав которого входили руководители и специалисты основных железнодорожных хозяйств, определяло лучшие работы в пяти номинациях. В этом году были объявлены две новые номинации – «Лучшие практики организации торжественных мероприятий для руководителей УЦПК» и «Инновационный потенциал преподавателей» для молодых специалистов.

В ходе презентации уделялось внимание не только представленным учебным материалам, но и методикам его подготовки, использованию методик железнодорожной службы, которые отвечают современным требованиям.

Среди вторых работ было



представлено несколько работ – конспектов, в которых ученики концентрируют с помощью методик изучаемой дисциплины. Несмотря на формальность, эти работы способствуют более глубокому усвоению знаний.

По решению конкурсной комиссии победителями в номинации стали Юрий Иванов (Комсомольск-на-Амуре), Роман Ескендеров (Уссурийск), Геннадий Дерейчук (Хабаровск), Наталья Борисенко (Хабаровск), Николай Зорин (Уссурийск) и Валерий Воронин (Хабаровск).

Отметим, что уровень профессионализма преподавателей учебных центров Дальневосточной железной дороги высоко оценивается руководством ОАО «РЖД». На сети дорог целый ряд вторых работ дальневосточных преподавателей рекомендованы к распространению и используются для подготовки кадров.

**Эдуард Круглов
Служба корпоративных коммуникаций
Дальневосточной железной дороги – филиала ОАО «РЖД»**



