

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

23 ноября 2011 г. № 21 (150)

Выходит с 25 января 2005 года



ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ВТОРОЙ СЪЕЗД ОАО «РЖД»



СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«Золотое звено» в Беркаките

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин принял участие в торжественной укладке «золотого звена» линии Беркакит — Томмот — Нижний Бестях.

стр. 3

90 лет с железной дорогой

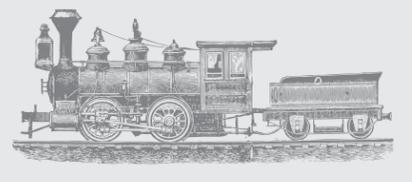
Хабаровский отряд ведомственной охраны на Дальневосточной железной дороге на протяжении многих лет отвечает за порядок на территории от Архары до Бикина.

стр. 4

Праздник, ставший традицией

Завершая состоявшееся в локомотивном эксплуатационном депо Тында посвящение в машинисты, руководитель предприятия И. А. Лейкин высоко оценил работу председателя профкома В. А. Пархомука.

стр. 6



Железнодорожный съезд обсудил актуальные проблемы отрасли

В Москве 18 и 19 ноября прошёл II Железнодорожный съезд, организованный ОАО «Российские железные дороги». Масштабный по своему размаху форум собрал руководителей федеральных и региональных органов государственного управления, представителей ОАО «РЖД», деятелей крупных промышленных предприятий, компаний — операторов железнодорожного подвижного состава, специалистов отраслевых ассоциаций и общественных организаций, сотрудников крупных зарубежных и российских компаний.

В рамках двухдневного съезда его участники обсудили актуальные вопросы модернизации железнодорожного транспорта, принимая во внимание стратегические приоритеты страны до 2020 года. На повестке дня обсуждение темы развития и совершенствования российской железнодорожной инфраструктуры, привлечение в неё новых частных и государственных инвестиций, укрепление партнёрских связей, отладка рынка грузовых перевозок, а также оценка влияния железнодорожной отрасли на экономику страны в целом. Кроме того, на мероприятии не обошли вниманием тему развития сети скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения, использование передовых информационных технологий, развитие и укрепление кадровой составляющей.

Форум имеет общенациональный масштаб и является действительно знаковым событием для мировой железнодорожной отрасли. На предыдущем Железнодорожном съезде, проведённом в 2007 году, организаторы и участники обсуждали перспективы развития железнодорожного транспорта до 2030 года. Съезд собрал более 4 тыс. человек, задав высокую планку для дальнейшей

организации подобных мероприятий. В работе минувшего форума приняли участие представители 17 российских железных дорог, а также железных дорог ближнего и дальнего зарубежья, главы министерств и ведомств, руководители финансово-промышленных групп, банков, крупных российских и зарубежных предприятий.

Отметим, что в стратегических планах, озвученных на первом форуме железнодорожников, было намечено строительство более 20 тыс. км новых железнодорожных путей, замена изношенных локомотивов и вагонов новым транспортом не позже 2015 года. При этом предполагалось, что эксплуатируемые новинки будут соответствовать мировым стандартам безопасности, надёжности, грузоподъёмности и экологичности.

Согласно прогнозам, плотность российской железнодорожной сети к 2030 году увеличится на 23,8%. Своё железнодорожное сообщение должны к этому времени получить Горный Алтай и Тува. В связи с расширением структуры количество россиян, пользующихся услугами железнодорожного транспорта, существенно увеличится. В качестве ещё одной важнейшей перспективы эксперты назвали развитие высокоскоростного и скоростного сообщения между крупнейшими российскими городами. Таким образом появится возможность обеспечения благоприятных условий для развития и укрепления межрегиональных экономических и культурных связей между жителями разных регионов. Помимо этого, возрастёт мобильность населения, которое получит возможность беспрепятственного, а главное, комфортабельного перемещения из одной точки города или области в другую.

Многое из задуманного уже

воплощается в жизнь. И это несмотря на период мировых экономических потрясений, начавшийся вскоре после I Железнодорожного съезда. Безусловно, финансовый кризис не мог не сказаться на крупнейшем транспортном секторе страны — железной дороге. Однако процесс запущенных ранее преобразований идёт и нуждается в дополнительном импульсе. Руководство ОАО «РЖД» отмечает важность и своевременность проведения II Железнодорожного съезда в условиях растущей день ото дня потребности современной экономики в качественных грузовых и пассажирских перевозках. Организаторы



О чём говорил в своём докладе президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, выступая на II Железнодорожном съезде, читайте на стр. 2

ПРИОРИТЕТ КОМПАНИИ — РАЗВИТИЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА

Об этом говорил в своём докладе президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, выступая на II Железнодорожном съезде.

Несмотря на сложности, вызванные глобальным экономическим кризисом, средняя заработная плата в ОАО «РЖД» с 2008 года выросла с 22 тыс. 200 руб. до 33 тыс. 500 руб., а её реальный уровень (за вычетом инфляции) возрос на 16%.

По словам Владимира Якунина, благодаря тому, что в железнодорожной отрасли сохранён эффективный специализированный медицинский комплекс, уровень заболеваемости в холдинге в

среднем на 7% ниже, чем по стране.

В отрасли создана современная система накопительного пенсионного обеспечения, основанная на финансировании пенсионных накоплений работниками и компанией. В отраслевом пенсионном фонде «Благосостояние» зарегистрировано почти 680 тыс. участников-вкладчиков.

Около 11 тыс. работников получили корпоративную поддержку для приобретения жилья в ипотеку. Компания поддерживает попавших в сложную жизненную ситуацию работников и ветеранов железнодорожников. Более 357 тыс. ветеранов получают ежемесячные выплаты из фонда «Почёт».

Компания развивает отраслевое спортивное движение. Ежегодно около 50 тыс. детей раскрывают свой спортивный талант в рамках первенства «Локобол».

По словам Владимира Якунина, одним из важнейших приоритетов социальной политики компании является развитие потенциала человеческого капитала. Ежегодно более 140 тыс. руководителей, специалистов и рабочих ОАО «РЖД» проходят подготовку и переподготовку по программам профессионального образования.

Для привлечения и закрепления в компании молодёжи на протяжении пяти лет реализуется программа «Молодёжь ОАО «РЖД», в

которую вовлечено более 5 тыс. молодых сотрудников холдинга. Свыше 2 тыс. студентов из России и ещё 7 стран стали участниками студенческих строительных отрядов, работавших на объектах, возводимых ОАО «РЖД».

Более 15 тыс. школьников ежегодно обучаются на 25 детских железных дорогах, три из которых — в Казани, Кемерово и Санкт-Петербурге — построены за последние годы ОАО «РЖД» с долевым участием регионов.

«Все шаги компании по развитию, сбережению и преумножению человеческого потенциала, по расширению инновационной активности осуществляются строго в русле государственных задач

и проводимой Президентом и Правительством России политики», — подчеркнул Владимир Якунин.

По его словам, важнейшей стратегической целью ОАО «РЖД» является рост благосостояния железнодорожников при сохранении высокого уровня социальной поддержки и достойного социального статуса.

«Хочу заверить, что одним из основных принципов работы компании будет оставаться социальная ответственность. В этой связи мы будем повышать адресность социальных льгот, работать с молодёжью и детьми, развивать корпоративную культуру», — подчеркнул президент ОАО «РЖД».

ЕДИННЫЕ СТАНДАРТЫ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ

На железнодорожном транспорте выстроен и надёжно работает механизм ведения социального диалога между работодателями и профсоюзом, представляющим интересы работников.

Об этом говорил в своём докладе председатель Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Николай Никифоров, выступая на II Железнодорожном съезде.

Успешность деятельности организации зависит от многих факторов, но одним из определяющих был и остаётся трудовой кадровый потенциал, от рядового работника до высшего менеджера, его мотивация. По словам Николая Никифорова, реализация целей ОАО «РЖД» зависит от способности компании создать условия для мотивации работы профессиональных и ответственных работников, сохранения кадрового потенциала на железнодорожном транспорте, привлечения молодёжи.

Решение этих задач обеспечивает действующая система подготовки кадров через высшие учебные заведения, колледжи железнодорожного транспорта, а также дортехшколы. «Однако подготовка кадров массовых профессий через систему профессионального образования, а вернее через то, что от неё осталось, не соответствует требованиям настоящего времени», — подчеркнул Николай Никифоров. По его мнению, необходимо на государственном уровне восстановить ранее действовавшую систему профтехобразования, оснастить эти учебные учреждения современным оборудованием, кадрами и готовить рабочие специальности по заявкам предприятий с гарантированной производственной практикой и трудо-

устройством после окончания учёбы.

Важнейшими факторами привлечения работников в компанию остаются условия труда, уровень заработной платы и решения социальных вопросов.

На железнодорожном транспорте выстроен и надёжно работает механизм ведения социального диалога между работодателями и профсоюзом, представляющим интересы работников. «Взаимоотношения по реализации социальной политики строятся на принципах социального партнёрства, заложенных два десятилетия назад первым Отраслевым тарифным соглашением по железнодорожному транспорту — 28 февраля следующего года мы будем отмечать 20-летие с момента его подписания, — напомнил Николай Никифоров. — Созданная система социальных гарантий труженикам отрасли позволила обеспечить стабильную работу транспорта в самые сложные периоды в стране, включая резкие падения объёмов перевозок, сохранить персонал».

В настоящее время в компании ОАО «РЖД», её дочерних обществах, других предприятиях и организациях заключаются коллективные договоры. Они отличаются по содержанию, объёму льгот и социальных гарантий в результате различного финансового состояния организаций, но минимальный стандарт, предусмотренный отраслевым соглашением по организации железнодорожного транспорта (подписан профсоюзом и объединением работодателей) выдерживается и реализуется практически во всех договорах.

«Это особенно важно в период реформирования», — подчеркнул лидер профсоюза.

Через реализацию коллективных договоров обеспечивается мотивация работы на железнодорожном транспорте, социально-экономическая защита работников. Прежде всего, это индексация заработной платы на уровне инфляции и её реальный рост в зависимости от роста производительности труда и улучшения финансового положения, премирование по результатам работы, поощрения за добросовестный труд при уходе на пенсию, организация лечения, оздоровления, реабилитации в ведомственных здравницах по льготным ценам, предоставление бесплатных медицинских услуг через ДМС, поддержка молодёжи, строительство жилья с использованием ипотечного кредитования и предоставление технологического жилья, забота о ветеранах, пенсионерах, в том числе негосударственное пенсионное обеспечение и многие другие меры социальной защиты.

Как сообщил председатель профсоюза, с 2007 по 2011 год заработная плата по ОАО «РЖД» выросла в 1,8 раза при инфляции в 1,6 раза. Соотношение к заработной плате в промышленности с 1,3 до 1,42. «Этот коэффициент необходимо довести до 1,6, что будет соответствовать уровню напряжённости и тяжести труда на железнодорожном транспорте, и такая задача должна реализоваться к 2015 году, конечно, за счёт повышения производительности труда», — считает Николай Никифоров.

В соответствии со Стратегией развития идёт активная работа по обновлению основных фондов, исключению из эксплуатации парков устаревшего подвижного состава. Внедряются современные технические средства, на сеть поступают в эксплуатацию современные локомотивы,



путевая техника с кабинами, отвечающими современным санитарно-гигиеническим нормам, и они получают хорошую оценку от обслуживающего их персонала и т.д. Это повышает безопасность движения поездов, значительно улучшает условия труда работников, снижает или устраняет воздействие вредных факторов на человека. «Однако пока не удаётся существенно снизить процент рабочих мест с вредными факторами. Он остаётся на уровне 45% от числа всех рабочих мест», — подчеркнул Николай Никифоров.

«Проблем ещё очень много, в том числе с обновлением инфраструктуры, — считает лидер профсоюза. — Государство оказывает помощь ОАО «РЖД», но она недостаточна. Должна быть прозрачная, понятная политика по выделению средств на развитие железнодорожного транспорта на трёх—пятилетний период, как это делается во многих странах мира (Испания, Китай, Германия, Казахстан и др.). Это позволит существенно уменьшить число сотрудников компании, работающих в неблагоприят-

ных условиях».

Ещё одна социальная проблема — железнодорожные переезды и неограждённые железнодорожные пути в населённых пунктах по-прежнему остаются самыми опасными звеньями транспортной инфраструктуры. Необходимость строительства двухуровневых дорожных развязок, пешеходных мостов, ограждения железнодорожных путей в населённых пунктах диктует тревожная статистика — с начала этого года на железнодорожных переездах произошло более 200 ДТП, в зоне движения поездов травмировано более 2000 граждан. «Казалось бы, при чём здесь профсоюз? Но для локомотивных бригад это стрессовые ситуации, подрыв здоровья. Для решения этой проблемы нужна государственная программа с определением источников финансирования и ответственных за выполнение работ. Но очевидно, что инициатива должна исходить из регионов», — считает Николай Никифоров.

РАЗГОВОР О БЕРЕЖЛИВОСТИ



В Тынде предприятия Дальневосточной железной дороги обменялись опытом внедрения бережливого производства на железнодорожном транспорте и современного подхода к организации технического обучения.

В двухдневном мероприятии приняли участие делегации всех регионов Дальневосточной железной дороги, представляющие основные железнодорожные хозяйства.

Для участников дорожной школы была подготовлена выставка, каждый стенд которой представлял конкретное предприятие дороги и его достижения в деле бережливого производства. Представители предприятий смогли наглядно увидеть основные принципы береж-

ливого производства, соблюдение которых повышает производительность труда, сокращает время выполнения ремонта и, в конечном счёте, значительно снижает финансовые затраты.

После совместной работы на пленарном заседании участники школы продолжили обмен опытом в специализированных секциях, учитывая специфику хозяйств.

В ходе организованных экскурсий на железнодорожные предприятия Тындинского транспортного узла участники школы смогли ознакомиться с практическим опытом бережливого подхода к производству.

Эдуард Круглов

Служба корпоративных коммуникаций

Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД»

НОВОСТИ ОАО «РЖД»

«ЗОЛОТОЕ ЗВЕНО» В БЕРКАКИТЕ

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин принял участие в торжественной укладке «золотого звена» линии Беркакит — Томмот — Нижний Бестях.

15 ноября в Республике Саха (Якутия) на станции Нижний Бестях состоялась торжественная укладка «золотого звена» железнодорожного пути, завершающая строительство линии Беркакит — Томмот — Нижний Бестях.

В мероприятии приняли участие Президент Российской Федерации Дмитрий Медведев, глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин и другие официальные лица.

Дмитрий Медведев поздравил с окончанием работ всех, кто принимал участие в строительстве ветки, и отметил, что в ближайшее время будет построен переход через реку Лена, и, таким образом, железная дорога дойдёт до Якутска.

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин назвал событие знаменательным. Он отметил, что построенная линия должна соединить Якутию с основной сетью железных дорог России. Участок Беркакит — Томмот — Нижний Бестях протяжённостью 808 км имеет выход на Байкало-Амурскую и Транссибирскую железнодорожные магистрали.

ОАО «РЖД» ранее принимало непосредственное участие в реализации этого проекта. Инвестиции компании в строительство линии превысили 4 млрд рублей.

По словам Владимира Якунина, ОАО «РЖД» поддерживает необходимость строительства совмещённого автомобильно-железнодорожного моста через Лену и соединения построенной линии непосредственно с Якутском.

Это позволит окончательно сформировать современный транспортный каркас территории, значительно снизить зависимость республики от сезонного завоза грузов, в десятки раз уменьшив тем самым затраты предприятий, населения, бюджетов разных уровней.

Решение о строительстве железнодорожной линии Беркакит — Якутск было принято в 1985 году. Первый участок до станции Томмот был завершён к 1995 году. После 2004 года начато строительство второй части железной дороги до Нижнего Бестяха.

«Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» предусматривается дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры в Якутии и Магаданской области — сооружение стратегической железнодорожной линии из Нижнего Бестяха в Магадан.

На более отдалённую перспективу намечается интеграция других регионов северо-востока страны — Чукотского автономного округа и Камчатского края — в общероссийскую сеть железных дорог.

С учётом текущего присоединения Якутии к сети для обеспечения возрастающих объёмов грузов железнодорожными перевозками ещё более остро встает вопрос скорейшего развития БАМа и Транссиба.

В рамках собственных инвестиционных возможностей ОАО «РЖД» продолжает поэтапно подготавливать железнодорожную сеть, в том числе инфраструктуру Байкало-Амурской магистрали, к освоению перспективных объёмов перевозок грузов в сообщении с Республикой Саха (Якутия).

Служба корпоративных коммуникаций Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД»

УЧЕБА

В ЗАВЕРШЕНИЕ — СЕРТИФИКАТЫ

18 ноября в учебном центре Дорпрофсожа ДВЖД в Хабаровске завершилось недельное обучение актива Дорожной профсоюзной организации.

Учились 25 председателей профсоюзных комитетов, освобождённых и не освобождённых, из всех филиалов Дорпрофсожа по программе «Основы профсоюзной деятельности».

Кстати, учебный центр

создан в 2002 году совместным решением президиум Дорпрофсожа ДВЖД и ректор Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

В течение недели председатели изучили вопросы организационной работы и вовлечения в профсоюз, вопросы финансовой деятельности и правовой защиты членов профсоюза, охраны труда и социально-экономической защиты, также вопросы социальной сферы.

В программе 72 часа обуче-

ния, в течение которых лекции вели специалисты Дорожной профсоюзной организации и профессорско-преподавательский состав в Дальневосточном государственном университете путей сообщения.

После окончания учёбы все 25 работников и активистов профсоюзной организации Дальневосточной дороги получили сертификаты.

Владимир БОДАГОВ

Фото автора



ПОБЕДИТЕЛИ ОТРАСЛЕВОГО СОРЕВНОВАНИЯ

На заседании правления ОАО «РЖД» определены победители отраслевого соревнования по итогам третьего квартала 2011 года среди филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД»:

Первое место:

Сихлинская дирекция управления движением;
Спасск-Дальненская дирекция путей;

Путевая машинная станция №217 Дальневосточной дирекции по ремонту пути.

Второе место:

Дорожная дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Дальневосточной железной дороги;

Железнодорожная станция Холмская Сихлинской дирекции управления движением;

Комсомольский региональный центр связи Хабаровской дирекции связи Центральной станции связи;

Ружинская дирекция электроснабжения;
Дальневосточная дирекция по энергообеспечению «Трансэнерго».

Третье место:

Дальневосточный территориальный центр фирменного транспортного обслуживания;

Комсомольская механизированная дирекция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Дальневосточной дирекции по управлению терминально-складским комплексом.

90 ЛЕТ С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ

Хабаровский отряд ведомственной охраны на Дальневосточной железной дороге на протяжении многих лет отвечает за порядок на территории от Архары до Бикина. Ежедневно стрелки отряда охраняют грузы в пути следования, парки станций и особо важные объекты: базы, мосты и тоннели. Одной из основных задач отряда является обеспечение пожарной безопасности на вверенном участке железной дороги.

Профессия стрелка или пожарного — осознанный выбор сотрудников Хабаровского отряда ведомственной охраны, поэтому более половины из них работают здесь уже довольно давно.

— Многие очень долго работают, — отмечает председатель профсоюзного комитета Хабаровского отряда ведомственной охраны Сергей Притула. — Например, все командиры команд — надёжные, проверенные временем руководители. Не менее 15 профгруппиров — сотрудники со стажем свыше 10 лет. Вообще, на линии коллективы подразделений отличаются особой стабильностью. Кадровой текучки практически нет. Это хороший показатель. Многих наших сотрудников объединяет верность предприятию. Я и сам пришёл сюда поработать всего на полгода, а задержался уже на 13 лет. Можно сказать, что я «вырос» в отряде. Начинать работать стрелком третьего разряда, затем четвёртого. Впоследствии стал начальником отделения, заместителем начальника команды, начальником команды станции Хабаровск-2, инженером штаба отряда. В своё время при минус тридцати градусах часами мёрз в сопровождаемых вагонах. Прошёл через многое, поэтому теперь меня практически нечем удивить. Единственное, чему не перестаю поражаться — слаженности работы, сплочённости коллектива нашего отряда. У нас настолько дружная структура, что и представить сложно. Любого стрелка коллеги никогда не бросят на произвол судьбы, всегда примут в команду как родного.

За годы работы на железной дороге Хабаровский отряд ведомственной охраны доказал свою состоятельность и незаменимость,



Охрана железнодорожного моста через Амур



Председатель профсоюзного комитета Хабаровского отряда ведомственной охраны Сергей Притула

потому что многое здесь держится не просто на взаимовыручке, но и на жёсткой дисциплине.

— Люди прекрасно понимают, что им доверили объекты федерального значения, — рассказывает Сергей Владимирович. — Наша структура настолько специфична, что её и сравнить-то не с чем. У нас, конечно, нет функции обороны. Но при том, что наше дело — охрана, структура близка к военной. Сотрудники носят форму с погонами, обеспечены спецсредствами, боевым оружием и выполняют конкретную задачу — не допустить хищения имущества железной дороги. Стрелок — боевая единица. Поэтому людей в отряд не принимают просто так, без подготовки. Первичная программа обучения включает сто часов. Затем стрелок проходит стажировку под руководством наставника. Без этого никак нельзя. Времена такие, что на имущество дороги покушаются часто, поэтому охрана грузов требует особого внимания. А условия работы наших пяти пожарных поездов приравниваются к боевым действиям. По приказу, находясь на боевом дежурстве, пожарные не имеют права покидать свой пост. Но, несмотря на все трудности, ведомственная охрана успешно справляется со своими задачами. Недаром руководство и компании, и дороги довольно работой ведомственной охраны.

В 2003 году, когда охрана желез-

нодорожного транспорта перестала именоваться военизированной, в Хабаровском отряде официально была создана профсоюзная организация.

— В первые годы существования профкома из коллектива численностью практически в тысячу человек членами профсоюза были не более 250 сотрудников, — вспоминает Сергей Притула. — В 2004 году прошла первая профсоюзная конференция, на которой меня избрали освобождённым председателем профкома отряда. С тех пор за семь лет моей работы в этой должности профсоюзное членство в отряде достигло 97,8 процента. Практически все работники отряда — члены профсоюза. Это один из основных моментов, сплавляющих наш коллектив. Каждый из сотрудников помнит, что он не один. Работники знают номер моего сотового телефона, а дверь в профком всегда открыта. Поэтому люди приходят ко мне не только с проблемными вопросами, но и с радостными вестями.

Хабаровский отряд состоит из 25 подразделений, в которых трудится свыше тысячи сотрудников. В каждой из команд избран свой профгруппиров и Совет трудового коллектива.

— Профгруппа и команда — это одно и то же, — рассказывает Сергей Притула. — Работа профгруппиров нераздельно связана с жизнью, потребностями всего коллектива. Сложно оценивать качество работы профгруппиров. Однако могу назвать команды со стопроцентным профсоюзным членством. Например, стрелковая команда станции Облучье, где работает более 150 сотрудников. Во всех командах от Архары до Биробиджана также стопроцентное профсоюзное членство. Аналогичные показатели и в подразделениях от Бикина до Хабаровска. Немного сложнее с профсоюзным членством в самом Хабаровске. Просто в данный момент у нас работает много бывших военнослужащих, которые уже обеспечены многими льготами. Некоторые из них не понимают смысла членства в профсоюзе, продолжая существовать в стороне от жизни коллектива. Поэтому приходится работать персонально с каждым из таких сотрудников. Мой основной аргумент в пользу вступления в профсоюз — нельзя оставаться в стороне от коллектива. Не может быть так, что 30 человек живут одной жизнью, а двое — совершенно другой. Да и не задер-

живаются у нас такие люди надолго, ведь здесь многое строится на доверии друг другу. Поэтому люди готовы отдать профсоюз от скромной суммы заработанных денег, в первую очередь, ради того, чтобы при случае помочь кому-то из своих коллег. И в радости, и в горе — мы всегда вместе. Главное в работе профкома — оказание не материальной помощи, а скорее моральной поддержки работнику, дающей ему постоянную уверенность в том, что он не один. Тысяча рублей в качестве материальной помощи или подарка, в первую очередь, демонстрирует внимание предприятия и коллег к человеку.

С большим коллективом много забот не только у руководства организации, но и у его профсоюзного комитета.

— Отряд отвечает за территорию около 1000 километров, — рассказывает Сергей Притула. — Приходится много ездить по командам, находящимся в Хабаровском крае, ЕАО и Амурской области. При такой «разбросанности» команд проконтролировать все лично довольно сложно. Но профком, основная задача которого — найти правду, никогда не отказывает работникам в помощи. И процентов 80 всех вопросов, связанных с текущей жизнью, мы решаем. В заботе о людях пустяков не бывает. Они должны понимать, что профсоюзный комитет не даст спуска беззаконию. Ведомственная охрана вышла из состава железной дороги, но сохранила коллективный договор, а значит и определённые социальные гарантии, чего в других предприятиях просто нет. Поэтому занимаемся многим — от лишения премиального вознаграждения до перевода служебной собаки на другой корм. А оставшиеся 20 процентов вопросов возникают из-за ошибки, допущенной работником, в основном, по незнанию или собственной халатности. Например, кто-то не понимает, что нельзя не подписаться за сданное оружие — это страшнейшее нарушение.

В ближайших планах профсоюзного комитета Хабаровского отряда — организация празднования 90-летия ведомственной охраны железнодорожного транспорта.

— Юбилей будем отмечать скромно, но дружно, — рассказывает Сергей Притула. — В каждой команде пройдут праздничные мероприятия. Поздравим наших ветеранов, отметим лучших работников. Достойных внимания кандидатур много. Что и говорить, дата знаменательная. Ведь, несмотря на все структурные перемены, на протяжении уже 90 лет ведомственная охрана остаётся вместе с железной дорогой, продолжает добросовестно сберегать её грузы и имущество, охранять особо важные объекты и обеспечивать пожарную безопасность на дороге. Компанию ОАО «РЖД» и Дальневосточную железную дорогу невозможно представить без ведомственной охраны — слаженной структуры, накопившей за десятилетия существования богатейший опыт работы в специфической системе железнодорожного транспорта. Поэтому вложенные в нас средства окупаются сторицей. Не случайно с 1921 года не рвётся крепкая связь между железной дорогой и ведомственной охраной, и, надеюсь, что ещё долгие годы наши структуры будут так же совместно работать и развиваться.

СТАНОВЛЕНИЕ ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ

14 декабря 1931 года приказом Народного комиссара путей сообщения был создан отдел военизированной пожарной охраны Уссурийской железной дороги, первым начальником которого стал Фёдор Фёдорович Тихонов.

Этот день и считается официальной датой рождения филиала Федерально государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» на Дальневосточной железной дороге.

Ротники отдела выполняли задачи по борьбе с пожарами, проводили профилактическую работу в транспорте по их предупреждению. С 1932 года отдел охраны дороги стал обеспечивать охрану грузов в пакгах, на путях станции и в пути следования, активно включился в борьбу с безбилетниками, взял под свою опеку беспризорных детей.

Для охраны Уссурийской железной дороги в 1935 году был создан отряд военизированной охраны с дислокацией в Хабаровске.

Массовое развитие Дальнего Востока в годы первых предвоенных пятилеток вызвало резкий рост перевозок различных родно-хозяйственных грузов, развитие всей железнодорожной инфраструктуры. Шло строительство новых станций, эстакад и депо, мостов и тоннелей на всей магистрали. Это привело к увеличению массовых аварий по обеспечению надежной охраны и пожарной безопасности объектов железнодорожного транспорта.

Особые испытания на долю ротников отряда выпали в годы Великой Отечественной войны. Большая часть личного состава подразделений военизированной охраны была призвана в действующую армию, войска НКВД СССР по охране железных дорог на Дальневосточном направлении.

Десятки командиров и бойцов отряда были награждены орденом и медалями за доблестное несение службы, задержание и разрушение внутриобъектового и пропускного режимов на объектах железной дороги, обеспечение сохранности имущества и перевозимых грузов.

В 1944 году был создан Комсомольский отряд военизированной охраны с местом дислокации в Комсомольске-на-Амуре, первым начальником которого был назначен Николай Николаевич Ривин.

Первого апреля 1946 года в системе Министерств путей сообщения СССР начал функционировать Сихлинская железная дорога, на которой в это же время был создан отдел военизированной охраны. Его первым руководителем стал А.И. Королёв. В состав отдела входили три отряда, дислоцирующиеся на станциях Южно-Сихлинск, Холмск и Поронйск.

В 1963 году, в связи с объединением с Дальневосточной железной дорогой, в Сихлинском отделении был сформирован филиал отдела военизированной охраны Управления Дальневосточной железной дороги, который в

1964 году был переименован в Сихлинский отряд военизированной охраны.

В 1992 году в соответствии с указом МПС Сихлинская железная дорога вновь вышла из состава Дальневосточной железной дороги, став самостоятельным подразделением. Сихлинский отряд военизированной охраны был преобразован в службу военизированной охраны Сихлинской железной дороги.

В связи с реорганизацией Сихлинской железной дороги 1 ноября 2010 года Сихлинский отряд ведомственной охраны вошёл в структуру филиала ФГП «ВЖДТ РФ» на Дальневосточной железной дороге.

В 1963 году был создан Владивостокский отряд военизированной охраны с местом дислокации во Владивостоке. Возглавил отряд Ипатий Мкрлович Пушнов. В состав отряда было 3 стрелковых команды по охране грузов, отдельный пожарный поезд, 3 объединённых пожарных поезда, 14 команд по охране объектов.

С началом строительства Байло-Амурской магистрали, открытием движения и вводом в эксплуатацию первых участков дороги встал вопрос о сохранности перевозимых грузов. И в 1979 году в Тынде был создан Тындинский отряд военизированной охраны, который возглавил Виктор Фомич Ефимкин.

Формирование подразделений военизированной охраны на БАМ началось с станции Бамовской для приёма грузов с Байловской железной дороги и станции Беркит для выгрузки якутской земли.

С 1 января 1997 года Тындинский и Ургальский отряды волились в состав военизированной охраны Дальневосточной железной дороги.

С 1981 года по настоящее время коллектив ведомственной охраны на Дальневосточной железной дороге возглавляет служивший ротником транспорта России, почётный железнодорожник, почётный ротник транспорта России Валерий Иванович Шигрев.

Филиал Федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» на Дальневосточной железной дороге является одним из крупнейших структурных подразделений предприятия.

Сегодня подразделения филиала дислоцируются на территории шести субъектов Российской Федерации: в Хабаровском и Приморском краях, Еврейской автономной области, Амурской и Сихлинской областях, Республике Саха (Якутия). Протяжённость участка обслуживания составляет 8449 км: от станции Архар до станции Неходк-Восточная, от станции Хни до станции Совг в Нь-Сортировочная, от станции Холмск до станции Ноглики. В состав филиала входят пять отрядов: Хабаровский, Владивостокский, Комсомольский, Тындинский и Сихлинский.

Структура филиала состоит из 92 подразделений, в которых работает более 5 тысяч сотруд-

ников, обеспечивающих охрану грузов и объектов железнодорожного транспорта, пожарную безопасность его комплекса.

Заблагодаря мужеству и героизму, проявленные при исполнении должностных обязанностей, многие ротники ведомственной охраны награждены государственными и отраслевыми наградами.

Коллективы Тындинского, Хабаровского и Комсомольского отрядов признаны победителями трудового соревнования среди структурных подразделений предприятия.

В 2000 году был создан Региональный общественный оргкомитет — объединённый первичный профсоюзный оргкомитет филиала Федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» на Дальневосточной железной дороге.

28 ноября 2010 года на отчётно-выборной профсоюзной конференции председателем РОО-ОППО ротников филиала на второй срок был избран Юрий Вениаминович Лебедев.

В состав оргкомитета 6 первичных профсоюзных оргкомитетов и 97 профгрупп. На учёте в ППО состоит 4661 член профсоюза, что составляет 96,2 процент от общей численности.

Главным достижением РОО-ОППО стало заключение между ротниками и руководством предприятия коллективного договора, определившего размер материальной помощи сотрудникам, различные надбавки, выплаты за выслугу лет и т.д. Немаловажным успехом объединённой первичной профсоюзной оргкомитета предприятия являются выплаты квартальных премий ротникам из дополнительной прибыли предприятия. Профсоюзные ротники оперативно реагируют на возникающие вопросы по служебной деятельности, помогают сотрудникам оргкомитета в трудную минуту, информируют ротников о своей деятельности, отчитываются о проделанной работе, активно занимаются культурно-массовой работой и оргкомитетом летнего отдыха детей ротников и с их родителями.

Для объединённого профсоюзного комитета предприятия первостепенными являются вопросы социально-экономической защиты членов профсоюза. В комитете созданы комиссии по трудовым спорам. РОО-ОППО и профкомы отрядов особое внимание уделяют вопросам охраны труда и техники безопасности. В филиале избраны уполномоченные по охране труда, которые принимают участие в проведении дней охраны труда, тестирования рабочих мест, трёхступенчатом контроле условий и охраны труда рабочих мест.

В целом руководство филиала Федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» и его профсоюзный комитет работают эффективно и плодотворно, не останавливаясь на достигнутом, продолжают решать вопросы в рамках социального партнёрства.

КЛУБ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ

10 марта 1954 года на заседании президиума Дорпрофсожа Дальневосточной железной дороги слушали ходатайство местного комитета управления дороги об организации клуба управления дороги.

Постановили в целях усиления культурно-массовой работы среди аппарата управления дороги поддержать ходатайство местного комитета об организации клуба управления дороги. Для этого решено было просить начальника дороги тов. Сугака расширить существующий конференц-зал управления дороги за счёт фойе пятого этажа, построить в новом зрительном зале сценическую площадку; построить в левом крыле здания на пятом этаже кинокамеру на 2 поста по существующим нормативам строительства; для усиления кружковой работы и, в частности, работы самодеятельности передать по окончании реконструкции конференц-зала в ведение месткома комнаты, занимаемые в настоящее время бухгалтерией паровозной службы и топливной группой паровозной службы, сделав из последней ход на сцену зрительного зала.

Для оборудования нового клуба управления дороги решено также просить дать согласие израсходовать из остатков фонда в распоряжении начальника дороги 20 тысяч рублей на приобретение электрооборудования сцены, 25 тысяч рублей на приобретение плюша для сцены и занавеса, 10 тысяч рублей на приобретение картин и портретов для зрительного зала и музыкальных инструментов. О чём внести исправление в смету по остаткам фонда начальника дороги, поручив местному комитету (тов. Саломатовой) произвести необходимые заказы на оборудование в снабжающих организациях.

На заседании было решено просить ЦК союза через ВЦСПС добиться отпуска централизованным порядком для клуба управления дороги 500 метров плюша (коричневого для сцены — 350 метров и красного для занавеса — 150 метров).

7 мая 1954 года на заседании президиума Дорпрофсожа было решено перевести из Дома культуры им. Чумака на работу в Хабаровск в управление дороги Г. П. Угрюмова в качестве художественного руководителя клуба управления дороги.

В феврале 1955 года на Дальневосточной железной дороге проводился дорожный смотр художественной самодеятельности. На заседании президиума Дорпрофсожа 12 февраля 1955 года подводились итоги смотра. Президиум Дорпрофсожа отметил, что подготовка и проведение смотра художественной самодеятельности на дороге значительно оживили клубную работу художественных коллективов. На дорожный смотр было представлено более 1000 участников от 15 клубов и трёх красных уголков, которые «показали хорошо отработанные танцевальные коллективы, высокую певческую культуру и творческие успехи хоровых и музыкальных коллективов, а также отдельных исполнителей».

Клуб управления дороги оказался среди лучших коллективов художественной самодеятельности, участвовавших в смотре, и занял третье место. Коллектив был награждён Почётной грамотой Дорпрофсожа. За достигнутые успехи в развитии художественной самодеятельности художественный руководитель клуба Г. П. Угрюмов был награждён грамотой Дорпрофсожа и премирован наручными часами, а председатель местного комитета управления дороги Н. П. Саломатова — отрезком на костюм. Г. Комарова, участница художественной самодеятельности клуба управления ДВЖД, была награждена грамотой Дорпрофсожа.

Всего на дороге за участие в дорожном смотре художественной самодеятельности были награждены грамотами 51 человек, премированы 40 участников.

Нина САЛЬНИКОВА
По материалам фондов
Государственного архива
Хабаровского края



ПРАЗДНИК, СТАВШИЙ ТРАДИЦИЕЙ

Завершая состоявшееся в локомотивном эксплуатационном депо Тынды посвящение в машинисты, руководитель предприятия И. А. Лейкин высоко оценил работу председателя профкома В. А. Пархомука. «Если бы не настойчивость и целеустремленность Владимира Антоновича, праздника у нас бы просто не случилось, — сказал он. — Деятельность профсоюзного лидера достойна самой высокой оценки!»



Слева направо: А. В. Буров, В. А. Пархомук, В. Я. Барановский, В. М. Мазур

Экскурс в 2010 год

Добрые слова прозвучали заслуженно. Потому что в предвыборной программе Владимира Пархомука, с которой он в прошлом году баллотировался на пост освобождённого председателя профкома локомотивного эксплуатационного депо Тынды (прежний профлидер Алексей Сорокин сложил полномочия в связи с выездом в западный регион России), был пункт о том, чтобы организовать посвящение в машинисты и сделать праздник традицией предприятия. Проработавший до этого 16 лет на производстве сначала машинистом-инструктором, а затем заместителем начальника депо по эксплуатации, Владимир Антонович прекрасно знает, насколько важно окружить вниманием представителей одной из важнейших профессий на железнодорожном транспорте. Забота о машинистах — это, образно выражаясь, то масло, которым кашу не испортить.

Профсоюзная конференция оказала доверие В. Пархомуку, избрав его председателем профкома. И буквально с первых же дней пребывания в новой должности он стал готовиться к проведению мероприятия. Идею профлидера поддержали начальник депо, заместители начальника, члены профкома, машинисты-инструкторы. Инициатива нашла отклик и у руководства Тындинского региона Дальневосточной железной дороги.

Надо заметить, что в организационном плане процесс был непростым и потребовал участия большого количества

специалистов различных сфер деятельности. Кроме руководителей депо, были задействованы машинисты-инструкторы локомотивных бригад по обучению, автотормозам, теплотехнике.

В 2010 году штат эксплуатационного локомотивного депо Тынды пополнился 63 машинистами-механиками, которым было доверено сесть за правое крыло тепловоза. К слову сказать, такой результат достигнут впервые за 32-летнюю историю депо. Все они собрались в празднично украшенном актовом зале. Чествовать их пришли руководители ТЧЭ-11, Тындинского региона ДВЖД, ветераны, товарищи по работе, члены семей виновников торжества. Вместе с Романом Минченко первому серьёзному успеху в профессиональной карьере радовались его жена Наталия и сын Евгений.

Дочери Дарья и Вячеслава Черепановых Машеньке всего семь месяцев, и передвигается она пока с помощью родителей в детской коляске. Но было видно — ей приятно, что папе говорят хорошие слова и вручили памятный подарок. Дарья работает электромонтером в Тындинской РЦС-6, это значит, что служение железной дороге у Черепановых — черта семейная. Как и у четы Субачёвых со станции Юктали. Оба окончили Дальневосточный государственный университет путей сообщения. Сейчас Сергей стал машинистом тепловоза. Светлана — электромеханик в цехе РЦС-6.

К слову сказать, среди тех, кто пополнил штат машинистов тепловоза,

немало представителей семейных династий тружеников стальных магистралей. К примеру, Валентин Петров — сын начальника вагонного депо и брат машиниста. У Геннадия Сухова отец работал ревизором по безопасности движения, брат — тоже машинист.

Во вступительном слове начальник эксплуатационного локомотивного депо Тынды Илья Лейкин рассказал о серьёзной и многоплановой работе на предприятии по подготовке специалистов высокой квалификации. За тридцать с небольшим лет в депо получили путёвку в трудовую жизнь только машинистов тепловоза свыше 400 человек. Ежемесячно 50-60 тындинцев выезжают в локомотивные депо станций Комсомольск-на-Амуре и Партизанск, чтобы помочь выполнить задания по доставке грузов в морские порты Ванинско-Совгаванского узла. Там они передают свой богатый опыт товарищам по профессии.

«Подставить плечо коллегам — одна из добрых традиций коллектива ТЧЭ-11. В 2010 году этих традиций стало на одну больше», — отметил И. А. Лейкин. Тогда впервые на предприятии было проведено посвящение в машинисты тепловозов, сопровождаемое напутствиями и вручением подарков: часов, памятного знака, празднично оформленного маршрутного листа с записью о первой поездке и текстом присяги машиниста. Максим Абрамов первым получил подарки из рук начальника депо.

В выступлении председателя профкома было

рассказано о той многоплановой подготовке, которая была проведена, чтобы это мероприятие состоялось. От себя лично и от профсоюзного комитета В. А. Пархомук пожелал молодым машинистам крепкого здоровья, только разрешающего сигнала, который всегда светил бы в пути, работы на современной и надёжной технике, больше времени проводить в кругу семьи, посещать во время досуга спортивные мероприятия. В общем, вести здоровый образ жизни.

В преддверии юбилея

Прошлогоднее мероприятие пришлось по душе и самим виновникам торжества — машинистам, и руководителям эксплуатационного локомотивного депо и Тындинского региона ДВЖД. Высоко оценили его и ветераны предприятия. Не случайно представители названных категорий железнодорожников приняли самое активное участие в посвящении-2011.

Напутствовать молодёжь на верность профессии пришли бывшие машинисты Александр Буров, Виктор Яковлевич Барановский, Василий Матвеевич Мазур. Каждый из них отмечен правительственными и ведомственными наградами, знаками за безупречную работу на железнодорожном транспорте, за безаварийный пробег. Ветераны с удовольствием беседовали с председателем профкома В. А. Пархомуком, вспоминали о первых днях депо, о том, как они, молодые и полные сил, начинали эксплуатацию Байкало-Амурской магистрали.

Как и в прошлом году, радуются вместе с новым пополнением специалистов их родственники. Молодой машинист Виталий Ищенко пришёл на праздник с сыном Никитой — учащимся Тындинского лицея №8. Мальчик взял с собой фотоаппарат и с удоволь-

ствием снимал папу и его товарищей по работе. А Сергей Малютин появился на торжестве с женой Натальей и дочерью Дашей. Когда на сцену для вручения памятного подарка — часов, фонарика и ксерокопии первого маршрутного листа — пригласили Сергея, рядом с ним появилась дочка. Она протянула папе шарик в подарок на память о знаменательном событии. Зал буквально взорвался аплодисментами.

О здоровой и крепкой семье, где молодой специалист, на которого возложена огромная ответственность, черпает силы для эффективной работы, о любви, окружающей его, говорили многие выступающие. В том числе и открывший мероприятие начальник депо Илья Лейкин. Он отметил, что нынче в отряд машинистов вступили еще сорок человек.

«Вы причастны к кругу избранных, — сказал, обращаясь к ним, руководитель. — Ваша профессия требует высокого мастерства, большой самоотдачи, умения работать порой через «не могу». Такова специфика труда. Вам есть у кого учиться и перенимать передовой опыт. Эксплуатационное локомотивное депо Тынды имеет высокий авторитет в ОАО «Российские железные дороги». Ведь не случайно нашему коллективу поручается выполнение важных заданий государственного масштаба по проводке поездов руководителей Российской Федерации и дружественных стран».

Молодое пополнение машинистов поздравили председатель профкома депо Владимир Пархомук, главный ревизор по безопасности движения по Тындинскому региону ДВЖД А. Е. Пузыренко, заместитель начальника ДВЖД по Тындинскому региону Юрий Пирогов. Высоко оценивая труд машинистов, Юрий Алексеевич

сказал, что в их работе нужны инженерные познания. Только тогда можно добиться высоких результатов.

Ветеран отрасли Василий Матвеевич Мазур обратился к собравшимся совсем уж по-отечески: «Дорогие ребята! — сказал он. — Все вы будете удачливыми машинистами, потому что прошли бамовскую закалку. Ведь какой только анафеме не предавали нашу магистраль, а она живёт и служит Родине. По ней в очень непростых, экстремальных условиях идут поезда, перевоза крайне нужные для страны грузы. Гордитесь своей профессией и берегите свой первый маршрутный лист!»

И вот — торжественный момент. Молодые машинисты дают клятву верности профессии, клянутся свято чтить главные заповеди безопасности движения, добросовестно относиться к труду.

На посвящении в машинисты 2011 года наряду с молодым пополнением чествовали и машинистов-инструкторов, обкатавших новичков. Это Станислав Анатольевич Петухов, Олег Николаевич Сорокин, Виктор Сергеевич Ткаченко, Сергей Дмитриевич Шевченко, Сергей Юрьевич Дейченко, Владимир Ильич Полтавец.

Большую концертную программу представили Дворец культуры железнодорожников, образцовые хореографические ансамбли «Россияне» и «Ровесники БАМа», театр песни «Зёрнышки», студия эстрадного танца «Феерия».

Добрая традиция прочно пустила корни в локомотивном эксплуатационном депо Тынды, готовящемся встретить юбилейную дату своей истории.

Геннадий АСТАХОВ
Фото автора



Памятные подарки вручают начальник депо И. А. Лейкин и заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам А. Л. Буханько

ГЛАВНОЕ — ЗАЩИТИТЬ ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКА

В декабре 90-летие отметит ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации», успешно совмещающая функции не только охраны грузов и стационарных объектов от несанкционированных проникновений, хищений, но и пожарной безопасности.

На железной дороге пожарные поезда являются основной тактической единицей по тушению пожаров, проведению аварийно-спасательных работ в железнодорожном подвижном составе, в полосе отвода железных дорог и на стационарных объектах ОАО «РЖД», а также принимают участие в ликвидации последствий аварийных ситуаций с железнодорожным подвижным составом, перевозящим опасные грузы 3-4 классов опасности.

Заместитель начальника отдела организации пожарного надзора и пожарных поездов филиала на Дальневосточной железной дороге Федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» Андрей Тимофеев отлично знает, насколько важна работа железнодорожных пожарных. За многолетний добросовестный труд и большой вклад в обеспечение противопожарной безопасности в Хабаровском крае он был награжден Почётной грамотой губернатора Хабаровского края.

Андрей Владимирович

Тимофеев поступил на службу в пожарный поезд станции Хабаровск-2 Хабаровского отряда ведомственной охраны железнодорожного транспорта в 1997 году, а спустя некоторое время перешёл в пожарно-техническую часть Хабаровского отряда ведомственной охраны. В феврале 2012 года исполнится 5 лет, как Андрей Владимирович работает в филиале ФГП «ВО ЖДТ РФ» на ДВЖД в должности заместителя начальника отдела организации пожарного надзора и пожарных поездов.

— На территории Дальневосточной железной дороги дислоцируется 33 пожарных поезда, численность каждого пожарного формирования составляет 26 человек, — рассказывает Андрей Тимофеев. — В Хабаровском отряде ведомственной охраны работают 5 пожарных поездов, в Комсомольском — 8, в Тындинском — 9, во Владивостокском — 7, в Сахалинском — 4 поезда. Работа пожарных поездов важна настолько же, насколько развита система железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке. В нашем регионе много мест, куда в случае чрезвычайной ситуации, связанной с возгоранием подвижного состава, можно добраться только на пожарном поезде. Для ликвидации последствий аварийных ситуаций с железнодорожным подвижным составом, перевозящим опасные грузы 3-4 классов опасности, на Дальневосточной железной дороге действуют 5 специализированных пожарных поездов. Недостатка в работе наши пожарные никогда не испытывали. Только в этом году пожарные поезда

совершили более 290 выездов. Помимо этого, ежегодно проводятся соревнования по пожарно-прикладному спорту: изначально на уровне отрядов, затем — филиала. В этом году соревнования по пожарно-прикладному спорту на первенство филиала ФГП «ВО ЖДТ РФ» на ДВЖД прошли 29-30 июня на стадионе «Локомотив» станции Ружино. Лучшей была признана команда пожарных Владивостокского отряда ведомственной охраны. На базе Владивостокского отряда была подготовлена сборная команда филиала по пожарно-прикладному спорту, которая с 17 по 19 июля приняла участие в финальных соревнованиях Третьего Чемпионата Федерального агентства железнодорожного транспорта по пожарно-прикладному спорту в Уфе.

Проводятся у нас на уровне филиала соревнования по газодымозащитной службе. Хочется выделить профессиональную подготовку пожарных поездов станции Хабаровск-2, Ружино, Тынды, Комсомольск и Усурийск.

В конце прошлого года члены профсоюза филиала избрали Андрея Тимофеева своим профгрупоргом.

— До этого я был профгрупоргом пожарного поезда станции Хабаровск-2, — вспоминает Андрей Владимирович. — Затем состоял в активе профсоюзного комитета Хабаровского отряда ведомственной охраны. А до недавнего времени был среди работников филиала рядовым членом профсоюза. Но в прошлом году коллектив избрал меня профгрупоргом первичной профсоюзной организации управле-



Заместитель начальника отдела организации пожарного надзора и пожарных поездов филиала на Дальневосточной железной дороге Федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» Андрей Тимофеев

ния филиала. Профсоюзный комитет, решающий много сложных вопросов, необходим людям. Хотя, не стану отрицать, лично для меня профсоюзная деятельность — дополнительная нагрузка, занимающая достаточно много времени помимо основной работы. Как профгрупоргу, мне приходится организовывать досуг работников управления филиала, спортивные и праздничные мероприятия, заниматься вопросами оказания материальной помощи сотрудникам. Помогают мне в этом члены профсоюзного комитета управления.

Программа-максимум для Андрея Тимофеева на данный момент — достижение стопроцентного профсоюзного членства среди работников управления филиала. Однако и решению других проблем он уделяет не меньше внимания.

— Пока в отношении профсоюзного членства мы уступаем нашим первичным организациям, где данный показатель в большин-

стве своём превышает 95 процентов, — рассказывает Андрей Владимирович. — Профгруппа работает, конечно, не только над этим вопросом. В этом году профсоюзные взносы направлялись на аренду бассейна, тренажёрного зала для наших сотрудников, оказание материальной помощи, на совместные выходы в театр, кино, проведение соревнований по пожарно-прикладному спорту, служебному собаководству. Мы принимали участие в проведении различных праздничных мероприятий. Вот и 9 декабря знаменательная дата — 90-летие ведомственной охраны железнодорожного транспорта, которое будет торжественно отмечаться нашими коллективами. Но главным в нашей профсоюзной деятельности остаётся оказание моральной поддержки членам профсоюза и защита их интересов перед работодателем.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

ОТДЫХ

ЖАЛЬ, ЧТО ВАС С НАМИ НЕ БЫЛО!



Метеорологи и географы спорят об изменениях климата на планете. Безусловно, вопросы экологического состояния окружающей среды очень важны и, возможно, что такая продолжительная тёплая осень имеет какое-то негативное влияние на климат. Но с точки зрения отдыхающих — совсем наоборот.

Приморье всегда слывало чудесными осенними деньками, в этом году золотая осень продлилась до ноября.

Как могли активисты совета молодёжи Усурийской дистанции электроснабжения отказать себе в удовольствии провести выходной день в лоне природы?

Задумано — сделано. Мы решили посетить популярнейшее место однодневного отдыха — Кривцовские водопады. Поскольку дорог к месту отдыха нам было неизвестно, решили обратиться в туристическую фирму. Профсоюзный комитет выделил денежные средства на оплату автобуса и сопровождающего. И вот в наш воскресный утром дружная компания молодых работников дистанции отправилась в путешествие. Полтора часа в пути, и мы оказались в одном из живописнейших мест Приморского края.

Первый водопад — с мый большой из которых, его высота — 6 метров. Пройдя, сейчас

воды в русле милое, то, что необычно — кусты с красными желтыми осенними листьями, растущие на прибрежных скалах. Второй водопад — зыбкий — очень красивый, больше «вн» с водой, в которой отражаются осенние берёзовые деревья и голубое-голубое небо. Последующие водопады всё меньше и меньше, но только по размеру, не по красоте. Рядом цветные деревья, мхи, кусты, шум воды создают какое-то волшебное ощущение единения с природой.

На всем маршруте следов не было гидов — зыбкий нам увлекательные и познавательные истории и легенды об этой местности. Помимо эстетического удовольствия мы получили ещё и неплохую физическую нагрузку, ведь подъёмы и спуски по лесным тропинкам — совсем непросто.

После фотосессии на всех водопадах мы спустились в низину реки, разожгли костёр и устроили отличный пикник.

Хорошая компания, польщённые всеми красками природы, шуточные листочки под ногами, свежий воздух, вкусный шашлык — чудесный коллективный отдых, дающий заряд бодрости и трудовую неделю.

Ирина СЛЕПАК,
председатель совета молодёжи
Усурийской дистанции электроснабжения

ЛУЧШИЙ БИБЛИОТЕКАРЬ 2011 ГОДА

Библиотека Комсомольской-на-Амуре школы-интерната №30 ОАО «РЖД» — информационный центр образовательной деятельности учебного заведения — предоставляет свободный доступ к самым разным информационным ресурсам.

— Библиотек школы, — р сск зыв ет социальный педагог школы-интерн т №30 Глин Стороженко, — о сн щен в соответствии с современными требованиями. Есть читальный зал, оборудованный компьютерами, аудио- и видеотехникой, также бонемонт. Ученики школы смогли позн комиться с выставками «Наш край Дльневосточный», «Дорог сквозь век», «Здоровый образ жизни», «Был войн...», «Россия — Родина моя», «Молодая Россия читает» и другие. В библиотеке действует постоянная выставка книг Владимира Зуева. Владимир Фёдорович —



почётный гость любого мероприятия, проводимого в школе.

Рботет в библиотеке Татьяна Рыжкова, выпускница школы-интерн т, учитель и психолог. Татьяна Владимировна помогает повысить уровень информационной культуры воспитанников и педагогов. Татьяна Рыжкова постоянно организует различные викторины и конкурсы, также тематические вечер

для повышения читательской активности учеников.

Татьяна Рыжкова участвовала в краевом конкурсе «Лучший школьный библиотекарь 2011 год» и награждена дипломом Министерств образования и науки Хабаровского края.

Галина АЛЕКСАНДРОВА,
социальный педагог
школы-интерната №30
г. Комсомольска-на-Амуре

ДАВНО НЕ ВИДЕЛИСЬ

В посёлке Беркамит, в читальном зале библиотеки поселения состоялся праздничный вечер — посиделки «Давно не виделись» — встреча ветеранов Беркамитской дистанции пути.

А чтобы всем было уютно, построилась в здании библиотека Зоя

Моргунов вместе с профсоюзным комитетом дистанции пути. С мое ктивное участие в вечере принял и гитбригд из Нерюнгри «Комсомольский огонёк» под руководством Зои Горенчук. Кстати, посёлок Беркамит расположен всего в восьми километрах от Нерюнгри. И жители посёлка довольно часто бывают в городе.

— Н посиделки ветераны вспомнили, — р сск зыв ет председатель профсоюзного комитет

ПЧ-23 Татьяна Родионов, — к к когд -то приехали в Беркамит строительство Бийко-Амурской магистрали. Все они рботали в Беркамитской дистанции пути.

Н посиделки были организованы различные игры и шутки. А завершился вечер традиционным чаем с домашними пирогами.

Татьяна Володина
Беркамит, ПЧ-23



ПРИЗОВОЕ ВТОРОЕ МЕСТО

В Комсомольске-на-Амуре старшеклассники школы-интерната №30 ОАО «РЖД» принимали участие в конкурсе команд КВН, который ежегодно проводит отдел образования и отдела молодёжи администрации Центрального округа города.

— К к и в прошлом году, — р сск зыв ет социальный педагог школы-интерн т №30 Глин Стороженко, — борьба за первое место развернулась между городскими школами №№ 26, 42, 22, 51 и школой-интернатом №30. Состязания весёлых и

неодобрительных прошли с прохождением «фейс-контроля». Это умение не л дить контркт со зрителями, найти некий общий язык с жюри, показать себя с лучшей стороны, что означет рботать лишней силой и в итоге достичь основной цели — выход в финал.

Нш «тридцать», — продолжил разговор Глин Александров, — строилась во всю во главе с капитаном Константином Воловичем. Константином остроумно отвечал на вопросы и умело задал их соперникам. Тем самым зрители получили дополнительные баллы.

После двух испытаний команда школы-интерн т №30 с ним л скую верхнюю строчку. Но по итогам всего конкурса заняла второе призовое место.

З творчество и фантазия кинотеатра «Кр сный», один из спонсоров КВН, подарили ребятам тридцать билетов в кино, фирм «Блин-Микс» угощали сладкими пирогами.

Победители и призёры КВН были награждены дипломами. А ученик 11 класса школы-интерн т №30 Владимир Гилёв признан «мистером КВН» за интеллигентность, грамотность и эрудицию.

Кстати, это успех команды школы-интерн т №30, занявшей в прошлом году конкурсе четвертое место.

Галина АЛЕКСАНДРОВА,
социальный педагог
школы-интерната №30
г. Комсомольска-на-Амуре



Поезд	Золотое племя	Колун			Жужжащая семья	Серый кардинал, КПСС	Громовёрж
			Посуда для стирки				
Вещь немецкая	Африканское колдовство			Род мар-мелага	Овощ	Наведанный гонец	3
			Обычное значение слов		1		
Электродная троица	Выходной					Роковая женщина	
		Вид обуви	Достоверное знание				
Противник	Стиль Деяла	Вид зебры				Улица в Нью-Йорке	Ватикан
Шаржи нары			Жизнь индейцев	Угонщик корабля у Герона			
2			Шах ферзю	Развешенная ягода	Искусство певца		Узбекская бабуля
							—де Луиса
				Приправа из венки	Вонючий кровосос		Преня
			Сухой туман	Правильное чувство	Хулакуп у коласа		
Иобис	Индийский король	Команда собаки	Антоним экспорту				Бездельник
				Похищенная Зевсом	Проризатель		
Налистик перед едой	Сефалиновы сапожки						
		2					
Курорт в Грузии	Морская поездка	Босс в колоде			Хорошо безавидный жирваиль		Гордость гусара
			Сестра стамески				
Надпись в кадре	Поручение киллеру	Метод поиска неугад			"За мильны ...!"		1
			Газетная набалмия	Угощение по случаю			

ПРОФСОЮЗНАЯ
ЖИЗНЬ

Учредитель и издатель: Дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Российского

профсоюз железнодорожников и транспортных строителей Дальневосточной железной дороги. Газет зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в СМИ и охране культурного наследия по ДФО. Свидетельство ПИ № ФС

15-0499 от 23.04.2007 год.

Адрес редакции и издателя: 680000, Хабаровск, ул. Мухоморова-Амурского, д. 20, дорпрофсоюз. Телефон — 38-45-63 (4-45-63). E-mail: DP_BodagovVG@upr.dv.dg.ru; dsbov@yandex.ru

Редактор — В. Г. Бодгов

Дизайн и верстка — информационный центр дорпрофсоюз. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 5300 экз. Заказ № 6420. Подписано в печать по графику и фактически 22.11.2011 в 12:20. Цена свободная.