

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

7 декабря 2011 г. № 22 (151)

Выходит с 25 января 2005 года



ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ



Дом связи на станции Хабаровск-2 считается одним из лучших на Дальневосточной магистрали и лучшим в Региональном центре

Таким Дом связи стал в 2010 году, после реконструкции. И торжественно был открыт 28 декабря, в канун Нового года.

Само двухэтажное здание построено в 1961 году. Первоначально здесь была смонтирована и долгие годы работала декадно-шаговая автоматическая телефонная станция (АТС). В 1990 году установлена квазиэлектронная АТС «ESK» болгарского производства. А в 2009 году в строй вступили цифровые АТС «EWSD» и «МД-110» германского и швейцарского производства.

Работы по реконструкции начались в апреле 2010 года. Первым делом, строители заменили крышу, затем — изгородь. И приступили к реконструкции внутри здания. Сделана перепланировка залов и комнат. Появилась столовая и душевые комнаты, а главное — центр технического обслуживания (ЦТО). Заново сделаны полы во всём здании, отремонтированы стены, потолки, деревянные рамы на окнах заменены пластиковыми. Установлены специальные противопожарные двери.

— Не сравнить, что было раньше, — рассказывает электромеханик связи Елена Маликова, — стало светлее и уютнее. Да и на современном оборудовании хорошо работать. Конечно, были большие неудобства во время ремонтных и монтажных работ. Был период, когда реконструировали главный вход в здание, приходилось подниматься на второй этаж по металлической пожарной лестнице. Теперь всё в прошлом, останется в воспоминаниях. А когда был вечер встре-

чи с ветеранами, они искренне, от всей души позавидовали нам и сказали, что с удовольствием поработали бы сейчас.

В Доме связи работают 63 специалиста, преимущественно посменно. Кстати, значительное большинство из них — с высшим образованием. А отвечает за весь Дом связи старший электромеханик Сергей Муравьёв. На станции Хабаровск-2 Сергей Серафимович работает с 1989 года. До этого трудился электромехаником связи на станции в Комсомольске-на-Амуре.

В Доме связи пять отделов — ЦТО, метрологии, местной телефонной сети, кабельной группы и технической документации.

В профсоюзной жизни Дома связи за десятилетия сложились хорошие традиции. Главным образом это праздничные вечера, самый весёлый из которых — новогодний. Ежегодно организуются выезды на природу и экскурсии. Работники Дома связи часто посещают театр и кино по билетам, которые по сниженной стоимости предоставляет профсоюз. В почёте спорт и участие в соревнованиях. В Доме связи много молодёжи, соответственно, много увлечённых спортом. Вообще, здесь работает дружный коллектив.

В настоящее время ведутся работы по реконструкции Домов связи на станциях в Вяземском, Биробиджане и Спасске-Дальнем.

Владимир БОДАГОВ
Фото автора

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Помогать людям

Начальник отдела информационных технологий и автоматизированных систем Дальневосточной дирекции управления движением Ольга Васильевна Видяева в июле этого года была избрана не освобождённым председателем первичной профсоюзной организации аппарата управления своего предприятия.

стр. 2

Мириться не намерены

Проблема сверхурочной работы локомотивных бригад на станции Ружино.

стр. 3

Человек на своём месте

Рассказ о машинисте-инструкторе станции Тында Викторе Мовчане.

стр. 5

Пять элементов успеха

О победе молодых специалистов Хабаровской дирекции связи на слёте в Москве.

стр. 7



Электромеханик связи Елена Маликова: «Не сравнить, что было раньше. Стало светлее и уютнее»

ОБЪЯВЛЕНИЕ:

ДОРПРОФСОЖ ИЗВЕЩАЕТ

В среду, 14 декабря, в 10 часов в конференц-зале Управления ДВЖД состоится второй Пленум Дорпрофсожа по вопросу: «О правозащитной работе в дорожной профсоюзной организации».

ПОМОГАТЬ ЛЮДЯМ

Начальник отдела информационных технологий и автоматизированных систем Дальневосточной дирекции управления движением Ольга Васильевна Видяева в июле этого года была избрана не освобождённым председателем первичной профсоюзной организации аппарата управления своего предприятия. Не так много времени прошло с момента выборной конференции, но за этот срок Ольга Васильевна не только втянулась в общественную работу, но и по-настоящему прониклась идеями профсоюзного движения.

На железной дороге Ольга Видяева далеко не новичок. После окончания школы вслед за братом она поступила в Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта, выбрав факультет управления процессом перевозок. В 1993 году профессиональная деятельность Ольги Васильевны началась с работы оператором СТС, а затем и инженером станции Хабаровск-2. Спустя некоторое время она стала сотрудником службы перевозок. Пройдя карьерные ступени на линейном уровне, Ольга Видяева заняла должность начальника отдела информационных технологий и автоматизированных систем, который возглавляет уже в течение десяти лет.

— Вся моя жизнь связана с железной дорогой, с которой я и впредь не собираюсь расставаться, — отмечает Ольга Васильевна. — Работа мне нравится. Я всегда стремилась к чему-то новому. И сегодня руковожу отделом, обеспечивающим внедрение автоматизированных систем и информационных технологий в перевозочный процесс, что делает его более эффективным. Это автоматизация рабочих мест железнодорожных станций, операторов СТС, приёмосдатчиков, дежурных по станции, нашего диспетчерского центра управления перевозками. За время моей работы в должности начальника отдела, конечно, усовершенствовалось многое. Например, если раньше диспетчеры вели график исполненного движения на бумаге, то сегодня график автоматизирован, с помощью системы ГИД «Урал-ВНИИЖТ» диспетчеры оперативно управляют поездной работой с помощью мыши и клавиату-

ры. Устройства автоматизации позволяют видеть движение поездов на полигоне дороги.

Вклад Ольги Васильевны в развитие компании отмечен Почётной грамотой от начальника Дальневосточной железной дороги и благодарностью начальника Центральной дирекции управления движением — филиала ОАО «РЖД». За 18 лет работы на железной дороге Ольга Видяева стала настоящим профессионалом в своем деле, но профсоюзная деятельность оказалась для неё совершенно неизведанной областью.

— У каждого из председателей нашего профкома был свой стиль работы, проблема выбора которого встала и передо мной. Своим приоритетом я избрала активное вовлечение членов профсоюза в жизнь профкома. Люди не просто уплачивают профвзносы, но и в полной мере ощущают, что профком не безучастен к судьбе своих подопечных. В первую очередь мы стараемся что-то делать для своих сотрудников, работаем для них. В первое время после моего избрания на должность председателя профкомом налаживалась система информирования работников о существующих льготах и гарантиях для членов профсоюза. До этого до многих сотрудников просто не доводились важные сведения. Связано это было и со сменным характером работы аппарата управления. Узнав о своих правах, работник начинает стремительно вливаться в профсоюзную жизнь. Относительно недавно в процессе реорганизации Дальневосточной дирекции управления движением к нам в состав вошла грузовая служба, где членами профсоюза являлось не более пяти

человек. А после того, как мы поработали с коллективом службы, практически все её сотрудники вступили в профсоюз.

Не только помогать сотрудникам аппарата управления в сложных жизненных ситуациях, но и делать их жизнь более интересной и яркой помогают новому председателю профкома Дальневосточной дирекции управления движением представители актива профсоюзного комитета.

— Трудно совмещать профсоюзную деятельность с основной работой, — отмечает Ольга Видяева. — И мне очень повезло с работающими членами профкома. Мой заместитель — начальник отдела безопасности Виктор Викторович Харьков — просто неиссякаемый источник свежих идей по поводу отдыха и спорта. Технолог отдела информационных технологий Александр Анатольевич Барыбин курирует в профкоме вопросы спорта. Он сам занимается автогонками, увлекая этим и наших сотрудников. В сентябре с его подачи наш коллектив выезжал на пейнтбол. Мы стараемся как можно больше внимания уделять спортивным мероприятиям. Активно продолжим эту работу и в будущем году. Инженер отдела труда и заработной платы Елена Ефимовна Ишкулова — наш казначей. Это очень ответственный и опытный работник. Вся документация, касающаяся материальных ценностей, ею предельно аккуратно оформляется. Инженер отдела документационного и хозяйственного обеспечения Алла Гавриловна Павлова курирует в профкоме блок вопросов культурно-массовой деятельности. Всевозможные конкурсы рисунков, фотогра-



Начальник отдела информационных технологий и автоматизированных систем Дальневосточной дирекции управления движением Ольга Васильевна Видяева

фий — это всё её заслуга. От грузовой службы в профилактике состоит Галина Анатольевна Мирошниченко, а от диспетчерского центра — поездной диспетчер Зоя Родионовна Паранько. Актив профкома — сплочённая команда, способная решать самые насущные вопросы.

Из 355 сотрудников аппарата управления 260 — члены профсоюза, с которыми профсоюзный комитет аппарата управления Дальневосточной дирекции управления движением проводит активную работу.

— Профактив принимает решения по использованию бюджета нашей «первички» на премирование, оказание материальной помощи, выделение средств на различные культурные и спортивные мероприятия. В самой дирекции работает комиссия по трудовым спорам под председательством заместителя начальника дирекции по кадрам и социальным вопросам Валентины Петровны Алейниковой. При поступлении каких-то обращений от наших сотрудников собирается комиссия, разбираем спорный вопрос о правомерности применения к работнику, допустим, дисциплинарного взыскания. Работники часто обращаются в профком с просьбой оказать материальную помощь. Например, по случаю смерти близкого человека мы обязательно выделяем сотруднику 5 тысяч рублей. Это хорошая поддержка. Способствуем устройству детей работников в детские сады. Не стоит забывать о компенсации стоимости спортивных абонементов, билетов на различные культурно-массовые мероприятия. Мы своих работников не забываем поздравить с рождением ребёнка, юбилеем. Никогда не оставляем без внимания своих пенсионеров. Да сейчас просто выгодно состоять в профсоюзе. Значительные средства из бюджета направляются на оздоровление работников. Например, в этом году профком приобрёл аппарат магнитолазерной

терапии, предназначенный для профилактики костных заболеваний. Мы оплачиваем 50 процентов стоимости лечения работников в капсуле «Санспектра», которой оснащён наш медицинский кабинет, расположенный на втором этаже здания ДЦУП. Сотрудники имеют возможность побывать на релаксирующих сеансах. Мы закупили аппараты для профилактики и лечения простудных заболеваний. Не запуская болезнь, в обеденный перерыв работник может подлечить насморк или боль в горле. Теперь рассматриваем возможность приобретения аппарата ЭКГ. Во всём этом проявляется забота профкома о работнике, который должен чувствовать, что его профсоюзные отчисления реально работают на него. И до сотрудников всегда доводится информация о том, на какие цели расходуются профвзносы.

Спустя четыре месяца работы председателем профсоюзного комитета Ольга Видяева лично для себя уже успела подвести важные итоги.

— И моя основная работа, и профсоюзная деятельность напрямую связаны с людьми. А это моё. В общении с людьми всегда узнаёшь что-то новое. Человеку просто приятно помочь. А когда он ещё и благодарит — это двойной позитив. Любому работнику проще прийти к председателю профкома с каким-то вопросом, нежели к руководителю дирекции, у которого много хлопот по эксплуатационной работе. Зачастую сотрудники в свободную минуту просто звонят с просьбой проконсультировать. Сейчас люди почувствовали свою защищённость, социальную поддержку со стороны профсоюза. Поступают обращения в ту же комиссию по трудовым спорам с уверенностью, что профсоюзы будут защищать, и рассмотрение будет самым объективным.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора



МИРИТЬСЯ НЕ НАМЕРЕНЫ

22 ноября в эксплуатационном локомотивном депо Ружино прошло заседание профсоюзного комитета. В повестку заседания в очередной раз включены два злободневных вопроса: работа локомотивных бригад свыше 12 часов и сверхурочная работа.

Еженедельно в профсоюзный комитет ТЧЭ-4 Ружино поступают письменные жалобы от локомотивных бригад, в которых говорится о систематическом нарушении Трудового законодательства, режима труда и отдыха со стороны Дирекции управления движением ДВЖД. Локомотивные бригады с пониманием относятся к сложившейся поездной обстановке. Но от диспетчеров часто слышат не слова благодарности...

Работая фактически сутки, 22 октября этого года локомотивная бригада в составе машиниста С. И. Гаврикова и помощника машиниста С. В. Юбко, находясь в поездке на участке Хабаровск-2 — Ружино, заблаговременно и неоднократно сообщала диспетчерам Катину и Сафонову лично и через дежурных по станции о необходимости смены локомотивной бригады на поезд №3330 по станции Губерово. Так как на этой станции рабочее время уже составляло 12 часов. Но со стороны диспетчера Сафонова никаких действий не предпринималось. Отдавая машинисту «липовый» приказ на фактически отработанное время более 12 часов, он всегда уверен, что машинист поведёт состав дальше. А если машинист откажется? Диспетчер всё равно будет «на высоте». Пока он работает, смены бригаде не будет. Из-за таких действий диспетчера бригада находилась на локомотиве 24 часа без еды и воды. Возникает вопрос: где же соблюдение требований Распоряжения ОАО «РЖД» №2413 от 11.12.2006

года «О кодексе деловой этики Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и Распоряжения первого вице-президента ОАО «РЖД» В. Н. Морозова №756 от 09.04.2010 года «Об исключении непрерывной работы локомотивных бригад более 12 часов», а также Приказа МПС №7 от 05.03.2004 года «О режиме труда и отдыха локомотивных бригад» №316/Н от 12.07.2010 года? Складывается мнение, что все эти приказы, распоряжения да и сам Трудовой кодекс РФ написаны для всех, кроме движущихся.

В ноябре, 11 числа, локомотивная бригада ТЧЭ-4 Ружино в составе машиниста С. Б. Крепак и помощника машиниста С. В. Коробейникова доехала до станции Артём-1 за 12 часов, смену, ожидала её 13 часов 20 минут на шестом пути. В то время как другие локомотивные бригады, заказавшие смену намного позже, менялись. С. Б. Крепак и С. В. Коробейников, отказавшись от «липового» приказа на фактически отработанное время, сидели в локомотиве в ожидании смены. Своим отказом, по словам диспетчера Крупенко, «они сами определили свою судьбу». Дежурная по станции Артём-1 Губина тоже предупреждала: «Вы навсегда останетесь на этом локомотиве на шестом пути, но смены вам не будет». Бригада не сдавалась. В результате провела на работе 25 часов 20 минут на участке Ружино — Артём-1.

На локомотивные бригады, отработавшие более 12 часов, в рабочее время

оказывается давление, иногда угрозы. Попытки вызовов на разбор как со стороны диспетчерского аппарата, так и со стороны непосредственных руководителей и администрации депо с одной целью: заставить любыми путями довести поезд до пунктов смены. Передаются по радиосвязи незаконные приказы «о продлении рабочего времени по факту отработанного». На сотовый телефон машиниста звонят все, кому не лень, и попробуй не ответь...

Нигде не оговорен порядок оплаты работы локомотивных бригад по таким приказам: либо по ставке присвоенного разряда, либо как следование пассажиром, если в маршруте стоит время сдачи локомотива после 12 часов работы. Всё это приводит к срыву тонно-километровой работы, перерасходу ТЭР, росту часов следования пассажиром.

Нерациональное использование работы локомотивных бригад ведёт к сокращению междусменного отдыха работников, к увеличению часов сверхурочной работы. В то время как локомотивные бригады длительное время находятся на линии, в депо нарядчики локомотивных бригад не могут закрыть явки.

Второй немаловажный вопрос — сверхурочная работа. Несмотря на многократно выдвигаемые требования об устранении нарушений Трудового законодательства со стороны профсоюзного комитета и правовой инспекции Дорпрофсожа в адрес администрации предприя-



тия, продолжают иметь место нарушения статьи 99 ТК РФ, допускающей не более 120 часов сверхурочной работы в течение календарного года.

В ТЧЭ-4 Ружино за 10 месяцев у 422 работников годовая норма превышена. «Рекордсменами» являются машинист Р. Ч. Гасанов — 577 часов и машинист Р. С. Кравченко — 553 часа. Получается, что эти люди на первое ноября отработали не 10 месяцев, а 13 с половиной. К концу года будет ещё больше, ведь машинисты продолжают работать в поездках.

По решению заседания профсоюзного комитета направлены письма в адрес начальника Дальневосточной железной дороги Михаила Михайловича Заиченко и в Дальневосточное управление движения

ем ДВЖД на имя Евгения Александровича Андриянова с требованием об устранении нарушений Трудового законодательства РФ диспетчерами Колесниковым, Крупенько и Сафоновым. Прошло более недели, но ответа профсоюзный комитет ТЧЭ-4 не получил. Копии писем направлены правовым инспекторам Дорпрофсожа.

Из-за постоянного напряжения, накопления усталости машинисты пишут заявления о выходе из профсоюза и увольнении. С подобным отношением к нам профсоюзный комитет ТЧЭ-4 Ружино мириться не намерен.

Виталий ДУБРОВСКИЙ,
председатель профсоюзного
комитета ТЧЭ-4 Ружино

КОНКУРС

МОЛОДЁЖНЫЙ СЛЁТ

Кст ти, в этом году Центр фирменного тр нспортного обслуживания ния отметил 15-летний юбилей.

Открыл слёт первый з меститель н ч льник Д льневосточного ТЦФТО Алексей Лонш ков. З тем в течение дня молодые люди под руководством опытных специ листов р ссм трив ли вопросы основных н пр влений р звития системы фирменного тр нспортного обслуживания ния в холдинге ОАО «РЖД» и о р звитии гентской сети.

Председ тель профсоюзного комитет Д льневосточного ТЦФТО Елен Ив нов р сск - з л о некоторых пункт х Коллективного договор 2011-2013, к с ющихся молодых специ листов. Анн Прядко, уч стниц конкурс «Лучший гент ЦФТО», проходившего в Москве, р сск з л об этом интересном событии.

Во второй половине дня специ листы Центр оценки мониторинг персон л и молодёжной политики провели интер ктивный тренинг по р звитию корпор тивных компетенций ОАО «РЖД».

А н подведении итогов р боты слёт было посвящение выпускников вузов в молодые специ листы. Фирменные дипломы вручил з меститель н ч льник Д льневосточного ТЦФТО по к др м и соци льным вопросам Юрий Ост нин.

Н слёте молодые люди не только пополнили свои зн ния, но и получили хороший эмоцион льный з ряд.

25 ноября в Хабаровске состоялся Слёт молодёжи Дальневосточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания.



Владимир БОДАГОВ

На слёте собрались молодые специалисты со всей Дальневосточной магистрали

НЕ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ НА ДОСТИГНУТОМ

Человек должен постоянно развиваться, не останавливаясь на достигнутом, всегда двигаться вперёд — вот жизненное кредо старшего приёмсдатчика груза и багажа станции Хабаровск-2 Дирекции управления движением Игоря Георгиевича Ветошкина. За 12 лет работы на Дальневосточной железной дороге он, неукоснительно следуя этому принципу, успел не только стать лучшим уполномоченным по охране труда на железнодорожном транспорте и одним из лучших рационализаторов труда компании, но и, выкроив время в рабочем графике, поступить в университет.

Игорь Ветошкин родом из Нижнего Тагила, где с детских лет перед его глазами кипела жизнь железной дороги. Поэтому обретенная им в зрелые годы должность старшего приёмсдатчика станции Архара — не случайность. После ликвидации станции Игорь Георгиевич вместе со своими коллегами был переведён на станцию Хабаровск-2, где в течение семи лет трудился приёмщиком поездов. Переменам в его профессиональной жизни послужил перевод в парк В с назначением старшим приёмсдатчиком и старшим второй смены пункта коммерческого осмотра. Сегодня в подчинении у Игоря Ветошкина 4 парка.

— Наша основная задача — контролировать сохранность доставки груза до точки назначения, — рассказывает Игорь Ветошкин. — Но если приёмщики постоянно отслеживают движение грузового потока, то моя задача — работать с тяжеловесными и негабаритными грузами, а также в сортировочных парках, где нет допуска для производства работ приёмщикам поездов. При необходимости отслеживаю работу своих людей, более внимательно осматриваю грузы тяжеловесные, негабаритные, выявляю недостатки, проверяю документы, делаю отметку об осмотре груза. Скрытые браки описываются. А при необходимости вагон отцепляется. Вплотную работаем со станционным диспетчером, чётным и нечётным, парковыми дежурными. Мы выполняем очень широкий спектр работ, поэтому без дела никогда не сидим.

За смену через работников пункта коммерческого осмотра проходит около 35 поездов, в каждом из которых от 70 до 100 вагонов.

— Моя работа по-своему интересна, — отмечает Игорь Ветошкин. — Здесь каждый день происходит что-то новое. Сторонний человек видит всего лишь поток вагонов, а нам заметны нюансы. Они настолько разнообразны, что не дают возможности застояться и окостенеть. Пока молчит радиостанция — всё в порядке. Но иногда она просто не замолкает. Например, на 83 пути находится 47 группа с негабаритными грузами, требующими к себе особого внимания.

Любая работа, связанная с железнодорожным транспортом, потенциально опасна для здоровья и жизни человека. Игорь Ветошкин никогда не оставался равнодушным к проблеме безопасности на дороге, видя в этом основную сложность труда своего и коллег. Игорь Георгиевич, с первых дней работы на железной дороге уделявший особое внимание вопросам безопасности, четыре года назад стал официально уполномоченным по охране труда. Сегодня это его основная дея-



Игорь Ветошкин награждён знаком «Лучший уполномоченный по охране труда на железнодорожном транспорте»

тельностью как члена профкома станции Хабаровск-2 и Дорпрофсожа. В этом году старший приёмсдатчик Игорь Ветошкин награждён знаком «Лучший уполномоченный по охране труда на железнодорожном транспорте».

— Выполняя свою основную работу, я параллельно обращаю внимание на все недочёты, касающиеся безопасности труда, фиксирую их в официальных представлениях, — рассказывает Игорь Ветошкин. — Информацию о нарушении требований охраны труда сообщают мне и работники. Я проверяю полученные данные и, если они подтверждаются, передаю представления по электронной почте нашему председателю профкома Вере Петровне Порхало, начальнику станции, главному инженеру, инженерам по охране труда, мастеру ПКО и в Дорпрофсож. А там уже озадачиваются службы, отвечающие за участок работы, на котором было допущено нарушение. С какими-то проблемами мы можем самостоятельно справиться. Однако бывают и сложные ситуации. Например, экологи запретили нам использовать химические реагенты для предотвращения роста травы и кустарника на железной дороге. Но высокая трава серьёзно осложняет пожарную обстановку. Возникает угроза возгорания грузов, постов. Могут пострадать люди. Запрет этот непонятен. Потому что пожар вызывает задымление, при котором выделяемые ядовитые вещества наносят гораздо больший урон окружающей среде, нежели последствия применения химических реагентов. Помимо этого, один человек с химическим препаратом в одиночку обрабатывает площадь в 2 гектара, на которой в течение 1-2 месяцев трава расти не будет. А для выкашивания травы на этой же территории нужны от двух и более работников, труд которых необходимо оплачивать. С тепловозов и электровозов при торможении часто сыплются искры, что может привести к возгоранию невыкошенной травы и, как следствие, груза. И если на одну чашу весов положить такие потери, а на другую — использование химикатов, которые быстро разлагаются и безопасны для человека, то становится очевидным, что применение химических реагентов — наиболее оптимальный вариант. И данный вопрос напрямую относится к компетенции уполномоченных по охране труда. Приходится бороться и с проблемами освещения парков, потому что в темноте люди могут споткнуться, упасть, получить травму. Не так давно поставили новые мощные «мачты». Но, во-первых, они длительное время не вводились в эксплуатацию, а во-вторых, лампы спустя всего пару недель просто

взорвались. В момент замыкания кто-то мог случайно коснуться этой опоры и получить удар током. Теперь сложилась такая ситуация, что мы не можем правильно осмотреть грузы. Одни вопросы решаются быстро, другие — не столь оперативно. Однако реакция на проблемы есть. Да и я не забываю напоминать о наболевшем. Вода камень точит.

Сегодня, в пору дальневосточных морозов, старшего уполномоченного по охране труда станции Хабаровск-2 больше всего заботит качество спецодежды работников и состояние железнодорожных постов.

— Мы живём на широте Ташкента, только морозы у нас Якутские, — шутит Игорь Георгиевич. — Поэтому к качеству спецодежды у нас далеко не праздный интерес. На нём зачастую экономят предприятия-производители. Мы очень долго боролись с этим. Сейчас спецодежда стала намного лучше по своим характеристикам, чем была раньше. При её изготовлении используются наполовину синтетические ткани, сохраняющие цвет, отличающиеся высокой износостойкостью. Однако такая ткань плохо «дышит». Её характеристики не соответствуют заявленному на производстве ГОСТу. Например, в прошлом году мы добились того, чтобы наш пункт коммерческого осмотра стал получать сапоги «Север», изготавливаемые из искусственного материала с высокой степенью термоизоляции. К нам пришла партия таких сапог, но уже от другого производителя. И качество данных изделий просто отвратительное. Помимо того, что они более тяжёлые, так ещё при их производстве был использован натуральный мех очень низкого качества. Ни о какой термоизоляции не может быть и речи. На проблемы со спецодеждой уполномоченные по охране труда должны обращать особое внимание, потому что железнодорожники работают «в поле» в морозы и в жару. И мы должны непосредственно влиять на то, чтобы предприятие разрывало связи с нерадивыми поставщиками спецодежды. Подобных нюансов, с которыми мы боремся, накапливается много. На здоровье и условия труда работников напрямую влияет и качество постов, которые находятся на балансе НГЧ и далеко не во всем соответствуют нашим требованиям. Они заведомо были сделаны из плохого материала и с нарушением технических норм. Плохая термоизоляция постов приводит к перерасходу электроэнергии, люди мёрзнут, болеют. Помещения необходимо заново утеплять с использованием качественных материалов. И зачастую там, где необходима рука профессионала, нам приходится улучшать

свои условия труда самостоятельно.

В прошлом году Игорь Ветошкин стал обладателем первого места в своей группе конкурса рационализаторов «Идея-2010».

— В течение 10 лет я разрабатывал Л-МИК-1 — лазерный мобильный измерительный комплекс, предназначенный для замера габаритов груза. Комплекс позволяет промерить груз, который не вмещается в размеры обычного габарита погрузки, позволяя сделать труд работника максимально безопасным и лёгким. Обычно измерение детали, выходящей за пределы габарита, требовало участия троих работников, управлявшихся с лестницей, измерительной рулеткой и отвесом. При использовании измерительного комплекса необходимость во всём этом отпадает. Оборудование обкатано, я его активно использую. Необходимая аппаратура предприятия уже закуплена, смонтирована и готовится к выдаче. Если на нашей станции Хабаровск-2 испытания аппарата пройдут успешно, то и другие станции дороги возьмут его на вооружение, но уже в производственном варианте.

Несмотря на свою профессиональную и профсоюзную занятость Игорь Ветошкин находит время отстаивать честь родного предприятия. Он принимал активное участие в первом дорожном конкурсе КВН в составе команды станции Хабаровск-2, ставшей тогда лучшей. Не прошёл мимо него и конкурс «Моя семья», в котором пару ему составила жена, впоследствии и подвигнувшая супруга стать студентом-заочником.

— Сейчас я обучаюсь на третьем курсе ДВГУПСа по специальности «Организация перевозочного процесса», — рассказывает собеседник. — На этот шаг меня подтолкнула жена. Считаю, что она была права. Нельзя останавливаться на достигнутом. А профессиональное развитие требует образования. Хотя школьные годы и остались далеко в прошлом, мне удалось успешно сдать вступительные экзамены по математике, физике, истории. Набранное количество баллов позволило обучаться за счёт предприятия. Основная и общественная работа, семья, а теперь и учёба — свободного времени практически не осталось. Но знания, полученные в университете, помогают мне, например, в работе уполномоченного по охране труда. Считаю, что необходимо наладить самостоятельную систему обучения уполномоченных, потому что они должны обладать багажом знаний не намного меньше того, которым владеет инженер. А на сегодняшний момент уполномоченные по охране труда досконально знают в основном только свой участок работы. Расширение кругозора людей, отвечающих за безопасность на дороге, значительно повысит эффективность их деятельности. Например, в работе по охране труда мне помогает накопленный за годы работы на дороге опыт. Специального образования порой не хватает. Ведь как уполномоченный я контролирую не только всю станцию Хабаровск-2, но и прилегающие к ней территории. И зачастую приходится решать проблемы, далёкие от моей специфической профессиональной деятельности. Но работа уполномоченных по охране труда необходима на железной дороге. И я, как и прежде, буду уделять вопросам безопасности труда особое внимание.

ЧЕЛОВЕК НА СВОЁМ МЕСТЕ

Произошло это в минувшем октябре. Поездом Москва — Тында Виктор Мовчан возвращался из отпуска пассажиром обычного купейного вагона. Где-то за Новосибирском в привычном перестуке колёс чуткое натренированное ухо обнаружило вдруг какой-то странный посторонний звук. Человек непосвящённый не стал бы морочить себе голову и вообще не обратил бы внимания — ну, стучит, да и пусть стучит...

Машинист-инструктор да ещё и внештатный инспектор по безопасности движения сразу же почувствовал неладное. Более того, буквально навскидку определил источник нетипичного шума. По его мнению, давала о себе знать неисправность ползуна в колёсной паре. Виктор Иванович сразу же направился к проводнице. Представился. Та оказалась незнакомой (поезд обслуживала московская бригада), но замечание компетентного пассажира выслушала внимательно. Нашла поездного механика, и на ближайшей стоянке втроем осмотрели вагон снаружи. Всё оказалось так, как и предполагал Мовчан. Неполадка, правда, опасности для движения не представляла, но сообщение о ней как замечание занесли в журнал, чтобы провести необходимый ремонт на станции приписки вагона.

Такой вот факт из жизни. Казалось бы, человек в отпуске, отдыхает... И какое ему дело до колёсных пар, ползунов, шума, ими издаваемого? Не каждый повел бы себя так в аналогичной ситуации. Нашлись бы и открыто равнодушные люди. Но Виктор Иванович не из таких. Отправляясь в поездку, в кабине тепловоза он внимательно следит за тем, как выполняется система информации «Человек на пути», где указывается на обязательность ограждения рабочих мест путейцев, на наличие у них сигнальных жилетов. Не раз, заметив нарушения, Виктор Иванович вносил записи в соответствующий журнал. И это потом становилось предметом разборов, после чего принимались меры по устранению недоработок.

С «Витязем» нужно дружить

Случилось так, что прежде, чем поговорить с одним из лучших машинистов-инструкторов эксплуатационного локомотивного депо Тынды, я более часа был свидетелем его общения с молодёжью, в ходе которого разбирались особенности поездов, обсуждались плюсы и минусы выполненной работы. Скрупулёзно и дотошно, ссылаясь на пункты той или иной инструкции, Виктор Иванович рассказывал и показывал, как нужно вести себя в поездке, чтобы не допустить неточностей и погрешностей. Разговор он вёл с теми, кого не раз вывозил на обкатку, чьи положительные качества и недостатки ему известны. К каждому применял индивидуальный подход. С кем-то беседовал с душевной ноткой в голосе. А одного из подчинённых, с самого начала принявшегося щедро сыпать ненормативной лексикой, жёстко, но деликатно, причём, не повышая голоса, сначала осадил, а потом уже продолжил разъяснение, что нужно делать, чтобы избежать неприятностей в поездке. При этом от внимания машиниста-инструктора не ускользала ни одна мелочь.

Особо серьёзно разговаривал Виктор Иванович с поездной бригадой, с которой через час собирался выехать в поездку. Этот момент запечатлён на фотографии. Слева — помощник машиниста Георгий Пахомов. Напротив Мовчана сидит машинист тепловоза Александр Гранин. Им предстоял маршрут до станции Юктали на совершенно новой машине марки 2ТЭ25А, носящей гордое имя «Витязь». В локомотивном эксплуатационном депо Тынды это уже седьмая такая машина. Все



Особо серьёзно разговаривал Виктор Иванович Мовчан с поездной бригадой, с которой через час собирался выехать в поездку.

семь работают в колонне № 22, где машинисты-инструкторы — Олег Николаевич Сорокин и Виктор Иванович Мовчан. Сорокин сейчас в отпуске, и обкаткой нового тепловоза, поступившего с Брянского машиностроительного завода, предстоит заниматься с молодёжью его коллеге.

— «Витязь» — машина умная, — говорит Виктор Иванович. — С ней нужно дружить: прекрасно знать электронику, уметь с ней работать. В этом тепловозе задействованы технические новики: микропроцессорное управление системой дизелей и поосное регулирование мощностей локомотива. Чтобы найти контакт с машиной, на предприятии регулярно, каждый понедельник, проводится техническая учёба. К тем, кому предстоит выезжать на «Витязях» в поездки, предъявляются самые жёсткие требования.

Бл год рность от президент

Олег Николаевич Сорокин и Виктор Иванович Мовчан, удостоенные в прошлом году наград президента ОАО «Российские железные дороги», таким требованиям отвечают. Они отмечены за осуществление прохода эстафетного 6000-тонного состава, ведомого «Витязем» между станциями Таксимо и Токи, что неподалеку от порта

Ванино. Задание было выполнено безукоризненно. Вот что говорится в документе на награждение В. И. Мовчана:

— За время работы в депо Виктор Иванович Мовчан зарекомендовал себя трудолюбивым, дисциплинированным, технически грамотным специалистом. В совершенстве владеет профессией машиниста тепловоза. Имеет квалификацию специалиста первого класса. Профессиональные знания и опыт работы позволили ему обеспечить безаварийную работу в качестве машиниста тепловоза. Освоил вожделение грузовых поездов тепловозами серии ТЭ10, прошедшими глубокую модернизацию, на удлинённых плечах обслуживания. Принял непосредственное активное участие в освоении технологии эксплуатации грузовых поездов новыми тепловозами серии ТЭ25А «Витязь».

За 2010 год при активном участии Виктора Ивановича коллектив депо добился выполнения установленных планов в работе. При этом улучшены количественные и качественные показатели. Плановое задание по объёму перевозок перевыполнено на 2,6 процента, производительность локомотива и среднесуточный пробег выросли на 1 процент. Объём перевозок к уровню 2009 года увеличился на 7,5 процента, общий пробег локомотивов — на 7,6 процента. Количество тяжеловесных поездов стало больше на 16,5 процента.

За 2010 год В. И. Мовчан сэкономил 18 тонн дизельного топлива на тягу поездов. При его активном участии удельная норма расхода топлива по депо на тягу поездов снижена на 0,6 килограмма условного топлива к плановому заданию.

Виктор Иванович — отличный наставник молодёжи. В 2010 году обкатал двух молодых машинистов тепловоза для самостоятельной работы. В 2011 году уже обкатано пятеро молодых специалистов. Производственную деятельность умело сочетает с общественной работой, поэтому пользуется авторитетом

и заслуженным уважением в коллективе.

Вся работа Виктора Ивановича Мовчана как машиниста тепловоза направлена на обеспечение безопасности движения, освоение новой техники, обучение локомотивных бригад и передачу опыта эксплуатации локомотивов коллегам по работе.

За добросовестное отношение к труду неоднократно поощрялся руководством депо и отделения дороги.

Теперь к этим поощрениям добавилась благодарность от президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина и денежная премия.

Движение только вперёд

Виктор Иванович не останавливается на достигнутом. В этом году он принимал участие ещё в одном эксперименте по обкатке «Витязя» — работе на трёх секциях. Полученные результаты изучают специалисты завода, ищут пути модернизации, потому как при действующей технической схеме такая эксплуатация неэффективна. Хотя, по мнению машинистов, перспектива у неё есть. Нужны только необходимые инженерные решения.

В разговоре с героем повествования, да и после, я много думал о тех корнях, благодаря которым Виктор Иванович сформировался как личность, добросовестный работник, активный общественник. Всё стало ясно, когда узнал, что рос он в многодетной семье. Родители его — мама Маргарита Михайловна и отец Иван Игнатьевич, проживающие сейчас на станции Маревая, — в составе железнодорожных войск строили БАМ. Прожив полвека в мире и согласии, 30 декабря готовятся отметить золотую свадьбу. Они воспитали достойного гражданина своей страны, не привыкшего останавливаться на достигнутом. Человека, девиз которого: «Только вперёд!».

Геннадий АСТАХОВ
Фото автора



В ПАМЯТЬ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ...

В Тынде на здании, где с 1979 по 1994 годы находилась Дирекция по строительству БАМа, а с 1981 по 1996-й действовало управление Байкало-Амурской железной дороги, открыта мемориальная доска.

Несмотря на мороз и пронизывающий ветер на мероприятие по случаю знаменательного события пришли ветераны-бамовцы, руководители исполнительной и законодательной власти города и района, железнодорожники, представители общественности. На митинге выступили глава Тындинского района Тамара Лысакова, председатель городской Думы Ирина Монахова, начальник Тындинской дистанции тепловых сетей Сергей Евтушенко, известный бамовский журналист и драматург, Почётный житель Тынды Иван Шестак. Они говорили о значении БАМа в истории страны, о непростой, полной



фанфарных и драматических страниц истории магистрали; о том, что железная дорога, построенная для освоения богатейших территорий, обязательно будет востребована в полной мере.

Наступает торжественный

момент. Под звуки мелодий бамовских песен и аплодисменты собравшихся с доски спадает покрывало. Взору присутствующих открывается мемориальный текст, завершаемый словами: «...БАМ снова станет гордостью страны и

вечным достоянием державы».

Следует особо подчеркнуть, что идея увековечить таким образом память о Байкало-Амурской железной дороге принадлежит руководству Тындинского региона ДВЖД и филиала

Дорпрофсожа. Техническое исполнение осуществлено коллективом железнодорожников.

Геннадий АСТАХОВ
Фото автора

ДАЛЁКОЕ ПРОШЛОЕ

ПИОНЕРСКОЕ ЛЕТО 1956 ГОДА

В 1956 году в ведении Дальневосточной железной дороги находилось несколько пионерских лагерей для детей железнодорожников: «Сица», «Находка», «Ружино» и «Комсомольск». На станции Вяземская строился новый пионерский лагерь, место для первоначальной аренды и дальнейшего размещения которого было намечено ещё в 1954 году.

На заседании президиума Дорпрофсожа 25 июня 1956 года было решено объединить с 1 сентября 1956 года вновь принятый пионерский лагерь «Находка» с пионерлагерем «Сица». Все ценности, находящиеся в лагере «Находка», следовало передать пионерскому лагерю «Сица», укрупнив его до 450-500 мест в смену. Было решено также просить ЦК профсоюза утвердить должность начальника пионерского лагеря «Сица» с содержанием его в течение всего года.

12 октября 1956 года на заседании президиума Дорпрофсожа Дальневосточной железной дороги обсуждался вопрос об итогах летней оздоровительной кампании 1956 года.

Заслушав и обсудив доклад заведующего культотделом К. Д. Верховланцева, президиум отметил, что профсоюзные организации и хозяйственные руководители дороги провели серьёзную работу по подготовке пионерских лагерей к приёму детей, что позволило организованно провести летнюю оздоровительную кампанию.

Во время летней оздоровительной кампании вся воспитательная и культурно-массовая работа в пионерских лагерях проводилась методами, свойственными пионерской организации. Она строилась по отрядам и звеньям на основе широкой инициативы и самостоятельности детей с учётом возраста и уровня знаний, в соответствии с педагогическими требованиями. Во всех пионерских лагерях работали детские кружки художественной самостоятельности, умелых рук, организовывались походы и экскурсии, проводились беседы, встречи с интересными людьми, пионерские костры, работали детские библиотеки.

В процессе оздоровительной кампании школьникам прививались любовь к физическому труду, навыки самообслуживания. В этих целях дети привлекались к работам по благоустройству пионерских лагерей, дежурили по столовой, работали в подсобном хозяйстве и близлежащих колхозах, ухаживали за садами и огородами.

Лучше других была поставлена работа в пионерских лагерях «Ружино» (председатель

райпрофсожа тов. Щербинин, начальник пионерлагеря тов. Крикунова), «Сица» (председатель РПС тов. Езута, начальник пионерлагеря тов. Дробница) и «Комсомольск» (председатель райпрофсожа тов. Комаров, начальник пионерлагеря тов. Морозов).

Наряду с положительной работой во время летней оздоровительной кампании имелись существенные недостатки.

Отдел учебных заведений (тов. Горбачёв) вместо опытных педагогов-предметников направлял в пионерские лагеря учителей начальных классов. Ввиду неполного обеспечения учителями на работу принимались студенты средних и высших учебных заведений, не имеющие опыта работы с детьми.

Имелись случаи неудовлетворительного снабжения пионерских лагерей (особенно станции Комсомольск) овощами, молоком, фруктами и ягодами. В некоторых пионерских лагерях не хватало инструментов и пособий для организации детских технических кружков и мастерских.

Начало работы пионерских лагерей Приморского края с 8-10 июня не способствовало хорошему отдыху в связи с холодной погодой. Поэтому первые смены в пионерских лагерях «Сица» и «Ружино» были неукомплектованы, а находящиеся там дети укрывались двумя одеялами и всё-таки «дали большую заболеваемость простудными болезнями». Так,

только по пионерлагерю «Сица» за первую смену переболело ангиной 96 детей, фурункулезом — 20, катаром верхних дыхательных путей — 48 детей.

Мало оказывалось методической помощи работникам пионерских лагерей со стороны культотдела Дорпрофсожа.

Президиум Дорпрофсожа постановил работу пионерских лагерей в 1956 году признать удовлетворительной; финансовый отчёт по пионерским лагерям с доходами 1481, 1 тыс. рублей и расходами 1474, 5 тыс. рублей утвердить.

Было решено в целях своевременной подготовки пионерских лагерей к 1957 году просить ЦК союза выделить через МПС в первом и втором кварталах 1957 года 1 млн рублей для окончания строительства пионерского лагеря на станции Вяземская; выделить из средств государственного социального страхования на капитальный ремонт жилых и служебных зданий (пекарня, ледник, баня, водопровод) пионерского лагеря «Сица» 150 тыс. рублей.

В связи с холодными климатическими условиями в Приморском крае было решено просить ЦК союза «войти в ходатайство перед ВЦСПС об установлении 21-дневного режима пребывания детей в пионерских лагерях, как это установлено для пионерских лагерей Хабаровского края».

За активное содействие и организацию перевозки детей в пионерские лагеря и обратно в течение всей оздорови-

тельной кампании решено было премировать деньгами в сумме 200 руб. В. В. Рудя, объявить благодарность В. Н. Васильеву. Президиум постановил отметить хорошую работу и объявить благодарность председателю райпрофсожа Ворошиловского отделения дороги тов. Щербинину, секретарю райпрофсожа Владивостокского отделения тов. Середенко и бухгалтеру тов. Шевцовой.

Президиум постановил указать председателю Постройкома Дальморстроя тов. Коновалову на неправильное использование средств государственного социального страхования и предупредить, что за повторение подобных фактов он будет строго наказан. Председателю райпрофсожа Комсомольского отделения тов. Комарову С. К. было указано на неправильное использование средств, ассигнованных на детскую оздоровительную кампанию.

На заседании был утверждён постоянным начальником пионерского лагеря «Сица» тов. Дробница Александр Александрович. Также был утверждён представленный райпрофсоюзом Владивостокского отделения штат обслуживающего персонала подсобного хозяйства пионерских лагерей в количестве 8 человек.

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

ПЯТЬ ЭЛЕМЕНТОВ УСПЕХА

25 ноября со второго Слёта молодых специалистов Центральной станции связи с победой вернулась в родной город команда Хабаровской дирекции связи.

С 21 по 24 ноября участников Слёта под названием «Колесо перспектив» принимал подмосковный дом отдыха «Берёзка», куда со всей России съехались 18 команд молодых специалистов дирекций связи в возрасте до 30 лет.

Хабаровскую дирекцию связи представляла молодёжь Хабаровского регионального центра связи — первый заместитель начальника центра и капитан команды Антон Можаяев, начальник ЦТО Дмитрий Воронцов, ведущий инженер технического отдела Анастасия Константинова и инженер по охране труда Александра Ленченкова, а также непосредственно от дирекции в «пятерку» вошла ведущий специалист по управлению персоналом Инга Винникова.

В первом конкурсном испытании, которым стало домашнее задание на тему «Развитие центральной станции связи до 2030 года», хабаровская команда представила не только видеоролик, но, в отличие от других команд, и серьёзную презентацию, которая была по достоинству оценена жюри. За эксклюзивную работу наши ребята получили первое место в номинации «За лучшее раскрытие темы Слёта» с вручением видеорежиссуры.

— Наша презентация «Пять элементов успеха» раскрывала стратегию развития Центральной станции связи в нескольких направлениях, — рассказала участница Слёта Александра Ленченкова. — В качестве первого элемента мы представили расширение сети связи

совместно с развитием железной дороги, высокоскоростного движения. Второй перспективой развития Центральной станции связи стала её готовность к критическим и чрезвычайным ситуациям. Мы делали упор на развитие в будущем виртуальной станции связи, которой в поисках необходимой информации смог бы воспользоваться любой работник. Не забыли и о роботизации, обеспечивающей связь в труднодоступных и особо удалённых местах. Третьим элементом мы представили повышение экономической эффективности деятельности Центральной станции связи за счёт автоматизации многих процессов, снижения издержек производства. Следующей перспективой в презентации было усовершенствование корпоративной системы управления персоналом. Мы представили, что у каждого работника в будущем появится свой виртуальный личный кабинет, где он сможет узнавать ценную информацию, дистанционно проходить обучение, общаться в профессиональных сообществах. Но главной интригой презентации стал основной пятый элемент, под которым подразумевалась талантливая молодёжь со своими инновационными идеями.

Помимо презентации команда Хабаровской дирекции связи подготовила и увлекательный видеоролик «Настоящее будущее Центральной станции связи». Роли в мини-фильме исполнили воспитанники подшефного детского сада №262. Дети работников дирекции, став на время руководителями предприятия, рассказали об успехах, достигнутых станцией в 2030 году.

Заняв лидирующую позицию после первого конкурсного задания, хабаровская команда смогла набрать максимальное количество баллов и во втором испытании — дело-



вой игре. В течение четырёх часов каждая команда, по легенде представлявшая собой город с набором ресурсов, старалась достичь поставленного плана путём заключения договоров с другими городами-командами.

— В основном конкурс понравился работой именно в команде, — поделилась впечатлениями Александра Ленченкова. — Например, огромную роль в нашей победе в деловой игре сыграло правильное распределение капитаном ролей между членами команды. Кто-то занимался переговорами, кому-то досталось проведение анализа и подсчёт ресурсов. По сравнению с прошлым годом испытание стали сложнее и интереснее. Нестандартного подхода потребовала подготовка и к домашнему заданию, когда простое представление команды уступило место необходимости раскрыть серьёзную тему перспектив развития станции. Помимо всего этого порадовало и неформальное общение с ребятами из других дирек-

ций. Слёт даёт редкую возможность собраться вместе талантливой молодёжи из дирекций связи всей России. Мы обменялись не только производственным опытом, но и телефонами. Теперь будем стараться поддерживать связь.

Второе и третье места конкурса соответственно заняли команды Ярославской и Челябинской дирекций связи. Хабаровчанам в качестве награды за первое место генеральным директором Центральной станции связи Петром Маневичем были вручены кубок и диплом победителя, каждому представителю команды достались часы с памятной гравировкой.

Не заставили себя ждать и специально подготовленные для вернувшихся домой триумфаторов молодёжного Слёта поздравления и подарки от коллег и начальника Хабаровской дирекции связи.

Наталья ОХОТНАЯ

ЮБИЛЕЙ

НОВОСТИ

ЦЕНТР ОТМЕТИЛ ПЯТИЛЕТИЕ

В ноябре Центр повышения квалификации профсоюзных работников и профактива Дорпрофсожа ДВЖД, расположенный в Хабаровске, отметил пятилетие.

Создавался учебный центр на основании постановления президиума Дорпрофсожа ДВЖД и приказа ректора Дальневосточного государственного университета путей сообщения. В 2006 году 13 ноября состоялось открытие первой очереди Центра повышения квалификации. И первая группа в количестве 25 человек обучалась на краткосрочных курсах по программе «Введение в профсоюзную деятельность».

В настоящее время повышение квалификации профсоюзных работников осуществляется на основе 70 лицензионных программ. Причём, обучение проводится, как правило, в объёме 72 часов, в течение которых лекции ведут специалисты Дорожной профсоюзной организации и профессорско-преподавательский состав



Дальневосточного государственного университета путей сообщения. Непосредственное руководство деятельностью учебного центра осуществляет директор образовательных программ, доктор технических наук Николай Григорьев. Надо сказать, Николай Потапович ещё и возглавляет профсоюзную организацию Дальневосточного государственного университета путей сообщения среди работников.

Находится учебный центр в четырёхэтажном здании гостини-

цы Дорпрофсожа «Ерофей», в районе железнодорожного вокзала. Что, конечно же, создаёт определённые удобства для приезжих. Но главная достопримечательность учебного центра — уютный конференц-зал, оборудованный компьютерами, аудио и видеоаппаратурой.

После окончания обучения все слушатели получают сертификаты.

Владимир БОДАГОВ
Фото автора

ПРИЗНАН ФИРМЕННЫМ

5 декабря 2011 года пассажирский поезд № 35/36 Хабаровск — Благовещенск получил статус фирменного.

Поезд № 35/36 Х б ровск — Бл говещенск формиров ния Д льневосточного фили л ОАО Федер льн я п сс жирск я комп ния по результ т м ттест ции п сс жирских поездов д льнего следов ния призн н ответ ющим требов ниям ОСТ 32.24-93 Ст нд ртиз ция в обслужив нии н селения н железнодорожном тр нспорте. Требов ния к обслужив нию п сс жиров в фирменных поезд х.

В сост ве фирменного поезд обяз тельно курсиров ние в гонов повышенной комфортности, т кже в гон -рестор н . Требов ния к темпер туре в с лоне в гон : в зимнее и переходное время год — 18-22°С, в летнее — 22-26°С. Ту леты обеспечив ются доз тор ми с жидким мылом, бум жными полотенц ми, озон тор ми воздух . До под чи фирменного поезд под пос дку п сс жиров з стил ются постели верхних сп льных мест (кроме боковых в пл цк ртных в гон х), в в гон х СВ — все мест . Информ цию о р спис нии движения поездов, о н личии и стоимости билетов можно получить по круглосуточному телефону Единого информ ционно-сервисного центр 8-800-775-00-00 (звонок по России бесплат ный).

Служба корпоративных коммуникаций

Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД»

ПОБЕДИЛИ ПУТЕЙЦЫ

В минувшие выходные дни в спортивном комплексе мотострелковой части в Бикине прошло традиционное первенство Бикинского района по мини-футболу.

В соревнованиях принимали участие команды городского отдела внутренних дел, Бикинской дистанции пути, воинской части, сборная команда школ района и села Лермонтовка. Впервые победила команда ПЧ-7. В её составе добились успеха капитан команды, дорожный мастер линейного участка №13 Владимир Туленко, дорожный мастер укрупнённой бригады

участка №3 Дмитрий Андреев, сын работника дистанции пути Михаил Ромашевский, сын работника дистанции пути Владислав Рубцов, сын работника ШЧ-4 Аркадий Пустовит и работник ШЧ-4 Константин Сусякин.

Команда Бикинской дистанции пути получила в награду Кубок, диплом первой степени и золотые медали.

Надо сказать, что всяческую поддержку футбольной команде оказывает профсоюзный комитет ПЧ-7.

Максим ЮРЧЕНКО,
председатель профсоюзного
комитета ПЧ-7



Капитан команды — дорожный мастер линейного участка №13 Владимир Туленко

МАРШРУТ ИНТЕРМОДАЛЬНОГО СООБЩЕНИЯ

ОАО «РЖД» завершило строительство железной дороги для маршрута интермодального пассажирского сообщения Владивосток — аэропорт Кневичи.

Состоялся демонстрационный поезд по маршруту интермодального пассажирского сообщения Владивосток — аэропорт Кневичи.

В торжественном мероприятии приняли участие первый заместитель Председателя Правительства РФ Игорь Шувалов, начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Зиченко, глава Владивостока Игорь Пушкарёв и другие официальные лица.

В ходе торжественного мероприятия Игорь Шувалов подписал памятный маршрут и вручил его министру демонстрационного поезда. Первый вице-премьер отметил, что на маршруте интермодального сообщения в скорые сроки построен участок новой железнодорожной линии, возведён железнодорожный мост на федеральной второстепенной и произведена реконструкция технических устройств, верхнего строения пути на существующей линии.



Согласно техническому заданию, время движения по железной дороге от вокзала Владивосток до станции жироуского терминала в аэропорту Кневичи составит 48 минут с учётом промежуточных остановок. В конце декабря 2011 года по данному маршруту начнётся экспериментальный поезд нового электропоезда повышенной комфортности ЭД-9М. Строительство пунктов посадки и высадки пассажиров будет завершено в мае 2012 года, реконструкция вокзального комплекса станции Владивосток — к июню 2012 года.

Подобный вид перевозок в нашей стране организовано только в двух городах — Москве и Екатеринбург. Проект «Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи» предусматривает интермодальную перевозку пассажиров ускоренными электропоездами (налог «Аэроэкспресс» в Москве) и не является скоростным пассажирским движением.

В перспективных планах ОАО «РЖД» и Правительства РФ — организация скоростного пассажирского движения на участке Владивосток — Уссурийск. Реализация этого проекта предусматривает строительство участка отдельной скоростной железнодорожной линии.

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

ПРАЗДНИК

ПОСВЯЩАЕТСЯ МАМЕ

В Комсомольске-на-Амуре в школе-интернате №30 ОАО «РЖД» прошёл праздник, посвящённый самому главному человеку на Земле — маме.

Мамы — начало новой жизни. Мамы — хранительницы очага, защитницы детей, символ верной любви. Мамы веришь, к маме большому другу. С мамой советуешься. Она поможет и словом, и делом. Тепло рук и чистоту взгляда помнишь долго. Невозможно забыть её образ — с мамой красивый, нежный, любимый и дорогой.

Нашим ребятам железной дороге — проводникам в поездах, пассажирам в поездах, дежурными по станции, диспетчерами и кассирами, инженерами и экономистами... Ребята связаны с командиром и определёнными трудностями.

Для любимых и дорогих мам ученики школы-интерната подготовили концерт и видеопоздравление. Ребята

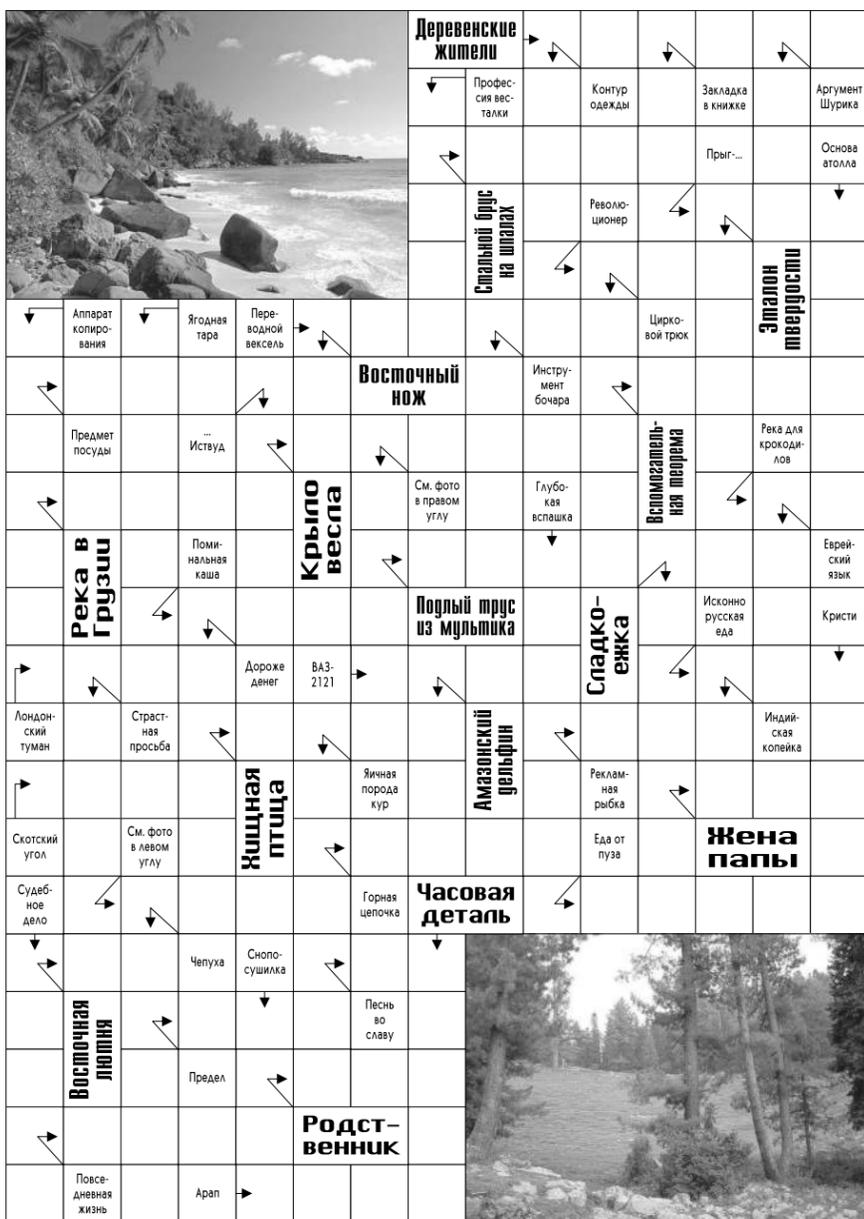
говорили мамам с любовью, читали стихи. Вокруг группы исполняли песни, волно-инструментальный ансамбль «Купе» дарили музыкальные композиции, фольклорный ансамбль продемонстрировал блистательное владение деревянными ложками, исполняя родные мелодии.

Теперь мамы дуют — Милен Бакшеев и Виталий Селезнёв покорили зрителей выразительностью движений и жестов. Замечательный темпераментный танец был исполнен великолепно.

Шутливые сценки ребят, чтение стихотворений, в которых мамы узнали себя и, конечно же, своих дочерей и сыновей, вызвали плодотворные улыбки — прекрасный социальный педагог школы-интерната №30 Галина Стороженко. — Получился прекрасный праздник, посвящённый маме.

Пусть всегда будет мама!

**Галина
АЛЕКСАНДРОВА,**
социальный педагог
школы-интерната №30



ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Учредитель и издатель: Дорожная объединённая первичная профсоюзная организация Российского

профсоюз железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге. Газет зарегистрирована и управлению 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. Муравьёва-Амурского, д. 20, дорпрофсоюз. Телефон — 38-45-63 (4-45-63). E-mail: DP_BodagovVG@upr.dv.dgd.ru; dsbov@yandex.ru

Редактор — В. Г. Бодогов

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 06.12.2011 в 12:20. Цена свободная.