

# ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



2 февраля 2011 г. № 3 (132)

Выходит с 25 января 2006 года

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В ЭТОМ НОМЕРЕ

## БАМОВСКИЙ ХАРАКТЕР

За большой личный вклад в осуществление профилактических мер по обеспечению безопасности труда и снижению производственного травматизма контролер авторемонтных средств Тындинской механизированной автобазы, уполномоченный по охране труда Владимир Петрович Сыркин отмечен почетной грамотой руководства Дальневосточной железной дороги и дорпрофсожа.

Стр. 2

## ДОСТОЯНИЕ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО — ЕГО РАБОТНИКИ

В активе профсоюзного комитета ремонтного локомотивного депо Дальневосточное состоит 9 человек, а на коллектив из 1160 работников приходится 23 профгруппы и 4 цеховых комитета. Работой всех своих непосредственных помощников руководит бессменный председатель профсоюзного комитета депо Анатолий Семенович Скоков.

Стр. 3-4

## ДЕПО С БОГАТОЙ ИСТОРИЕЙ

Около двух лет назад в результате структурных изменений образовалось эксплуатационное локомотивное депо Хабаровск-2, в котором сформировался профсоюзный комитет под председательством Александра Анатольевича Назарова. Ранее Александр Анатольевич возглавлял цехком локомотивного депо Хабаровск-2.

Стр. 5-6

## ВМЕСТЕ С ПРОФСОЮЗОМ

В школе-интернате № 30 ОАО «РЖД» второй год работает класс, которым руководит Юрий Алексеевич Волков — специалист организационной и кадровой работы Комсомольского филиала дорпрофсожа на Дальневосточной железной дороге.

Стр. 8



Четвертого февраля ремонтное локомотивное депо Дальневосточное Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава и эксплуатационное локомотивное депо Хабаровск-2, бывшие до 2009 года единым целым, совместно отметят свое 75-летие. В преддверии праздника мы встретились с председателями и активом профсоюзных комитетов обоих депо. Материалы о профсоюзных организациях двух депо читайте на 3-6 стр.

## НАРУШАТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО НЕПОЗВОЛИТЕЛЬНО

По итогам проверок правового инспектора труда профсоюза Тындинского филиала дорпрофсожа в 2010 году работникам возвращен без малого миллион рублей

Елена Конфедератова, правовой инспектор труда профсоюза Тындинского филиала дорпрофсожа, выросла и окончила среднюю школу в Тынде. Затем был Хабаровский государственный технический университет, где обучалась по специальности «Правоведение». Десять лет проработала она секретарем Тындинского районного суда, затем несколько лет — юристом в Тындинской Горэлектротеплосети. С 2004 года — правовой инспектор труда профсоюза Тындинского филиала дорпрофсожа. За многолетний добросовестный труд, большой вклад в повышение эффективности работы профорганизации по защите социально-экономических интересов членов профсоюза награждена почетными грамотами ЦК Роспрофжела (2009 г.) и дорпрофсожа (2010 г.).

Для начала — несколько цифр. За пери-

од с 1 января по 31 декабря минувшего года правовым инспектором труда профсоюза Тындинского филиала дорпрофсожа проведены 49 плановых и внеплановых проверок по соблюдению трудового законодательства на предприятиях отделения (а ныне — региона) дороги и подразделений вновь созданных дирекций ОАО «РЖД». Большая часть из них связана с обращениями трудящихся по поводу ущемления их трудовых прав. Выдано 41 представление об устранении нарушений законодательства. В них содержатся 217 пунктов нарушений.

О том, какая за всем этим кроется работа, корреспондент «ПЖ» беседует с правовым инспектором труда профсоюза Тындинского филиала дорпрофсожа Е. Л. Конфедератовой.

— Елена Леонидовна, с какими наиболее типичными отступлениями от трудового

законодательства вам пришлось столкнуться во время проверок?

— Прежде всего, неправильное установление, начисление и выплата процентных надбавок к заработной плате за стаж работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. В приказах по личному составу отсутствуют даты ознакомления с ними работников и их подписи. Аналогичные нарушения наблюдаются в приказах о наложении дисциплинарных взысканий. Это идет вразрез с требованиями статьи 193, части 6-й Трудового кодекса РФ. Тем самым игнорируется право железнодорожников на обжалование дисциплинарных взысканий. Плюс к тому нередко нарушается процедура их применения.

Окончание на 7-й стр.

## ЕСТЬ ВОДА!

В связи с обращением председателя профсоюзного комитета Уссурийской дистанции электроснабжения Т. С. Буряк от 9 ноября 2010 года, касающимся неудовлетворительного водоснабжения бытовых помещений ЭЧК Раздольное, техническим инспектором труда профсоюза была проведена проверка фактов с выездом на станцию Раздольное.

В ходе беседы с начальником станции Раздольное и начальником ЭЧК было установлено, что с начала октября 2010 года в подразделениях Раздольненского железнодорожного узла (ДС, ЭЧК, ПД с количеством работающих 68 человек) отсутствует водоснабжение. В связи с этим не работают душевые, туалеты, комнаты приема пищи. Действенных мер со стороны балансодержателя — Уссурийской дистанции гражданских сооружений — не принимается.

Руководителю Уссурийской дистанции гражданских сооружений Г. Н. Клименко и руководителю Уссурийской дистанции электроснабжения И. В. Пинчуку было выдано предостережение за № 35 от 23 ноября 2010 года. На сегодняшний день все неполадки в системе водоснабжения устранены.

**Геннадий УТКИН,**  
технический инспектор труда профсоюза  
Владивостокского филиала дорпрофсожа

### От редакции

Редакция газеты «Профсоюзная жизнь» вопрос водоснабжения ЭЧК Раздольное держит под своим контролем. Неоднократно мы обращали внимание на эту проблему. И, как сообщил нашему штатному автору председателю профкома Татьяне Буряк начальник района контактной сети А. В. Авсанов, вода действительно теперь есть, напор хороший, договор заключен. Работники района довольны.

## ВАЖНЫЕ ВОПРОСЫ ЗАЩИТЫ

Охране труда и бытовым условиям работников профсоюзный комитет ремонтного локомотивного депо Амурское, который возглавляет Евгений Белов, всегда уделяет особое внимание. И не только профком. Администрация предприятия во главе с начальником депо Фиркатом Камалетдиновым и главным инженером депо Владимиром Лужинским по мере сил и возможности оказывают непосредственную помощь в решении острых проблем. Об этом говорилось на состоявшемся недавно заседании профсоюзного комитета депо, где рассматривался вопрос, касающийся охраны труда.



Профком проводит заседание

О том, какая работа проводилась руководством депо в этом направлении, рассказала ведущий инженер по охране труда Наталия Синявская. Наталия Андреевна познакомила присутствующих с анализом проведенным в прошедшем году мероприятий, рассказала, что удалось сделать и что необходимо выполнить в нынешнем году.

— На мой взгляд, — заметила ведущий инженер по охране труда, — главное — создать для людей все необходимое для нормального труда, а потом требовать и спрашивать.

Как отметила Наталья Синявская, в ушедшем году возникали проблемы в получении в необходимом количестве средств индивидуальной защиты, спецобуви, но к концу года эта проблема решилась положительно. На данный момент вопрос остался за малым: приучить людей к выполнению элементарных требований охраны труда и уважению к своей должности. Как человек относится к своим обязанностям, так и будет относиться к работе. Дисциплина труда на производстве — залог безопасных условий труда. Например, курение в депо в не отведенных для этого местах. Эту проблему пока решить полностью не удалось, хотя в депо отведены два места непосредственно для курения. И если изначально были какие-то недовольства, то теперь работники в основном курят в отведенных местах.

В депо был проведен смотр на лучший цех по культурному состоянию. И сразу реакция: в кратчайшие сроки стало ясно, что самые дисциплинированные электроаппаратный, ЭМО, механический, ТО-2, автоматный цеха. Надо отдать должное, все мастера первостепенное значение придают вопросам охраны труда. Много делается для улучшения условий питания работников.

В депо работает столовая, но работники туда ходят не все. Для тех, кто не ходит в столовую депо, отведены и оборудованы места для приема пищи. И большая заслуга в этом председателя профкома. За счет профкома и при непосредственной заботе Евгения Белова приобретена бытовая техника.

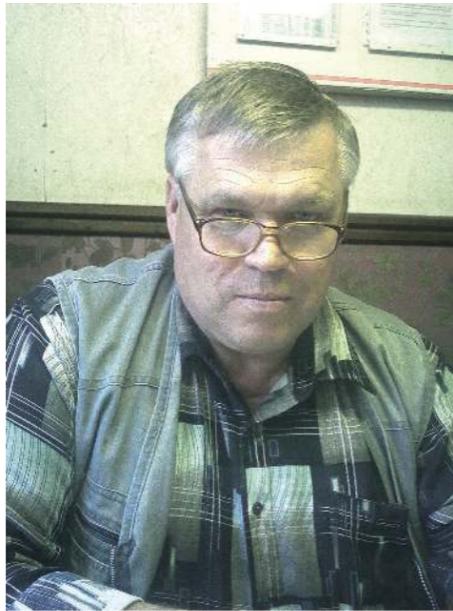
Большую пользу в улучшении условий труда приносит работа уполномоченных по охране труда. Нельзя не отметить таких уполномоченных, как Сергей Фендриков, Владимир Чиповский, Андрей Маркин.

На заседании профсоюзного комитета выступили члены профкома Евгений Малышев, Евгений Афанасьев, Сергей Шантарин, Владимир Соболевский, Татьяна Савицкая.

В частности, председатель совета уполномоченных по охране труда Сергей Шантарин обратил внимание инженера по охране труда на вопросы состояния душевой. Если женская душевая в хорошем состоянии, то мужской душ требует переоснащения и ремонта.

Соб. инф.

# БАМОВСКИЙ ХАРАКТЕР



Пройдена большая и основательная школа жизни. Полученные в ней житейский опыт, чувство коллективизма и добросовестность служат сейчас Владимиру Петровичу хорошим подспорьем в выполнении большого и ответственного общественного поручения. На Тындинской механизированной автобазе, где сейчас контролером автотранспортных средств трудится герой моего повествования, он в марте 2008 года избран уполномоченным профсоюза по охране труда.

Вот что рассказывает о нем начальник автобазы И. З. Гранков:

— В качестве уполномоченного по охране труда Владимир Петрович зарекомендовал себя высокопрофессиональным и инициативным работником. В 2008 году занимался на курсах переподготовки при Байкало-Амурском институте железнодорожного транспорта по программе «Обучение по охране труда уполномоченных (доверенных) лиц профессиональных союзов...»

С той поры у Сыркина хранится заветная тетрадь, где законспектированы основные положения прослушанных лекций, содержание нормативных документов. Сейчас сюда заносятся заметки из повседневной жизни, вопросы, требующие решения. Кому-то записи могут показаться не очень существенными, но для уполномоченного по охране труда мелочей не бывает. К примеру, во время проверки в помещении гаража обнаружены потеки мазута. В тетради уполномоченного появилась пометка. Для начала он поговорит с водителями, потребует устранить нарушение. Через некоторое время проверит. Если мер не принято, тут уж, братцы, не обесудьте! Для вашего же блага уполномоченный вынужден будет обратиться к руководству.

— Свою деятельность, — продолжает Иван Гранков, — Владимир Петрович осуществляет во взаимодействии с руководителями производственных подразделений, инженером по охране труда Натальей Сергеевной Мариной, председателем профсоюзного комитета предприятия Еленой Михайловной Шлындиковой, главным инженером Анатолием Васильевичем Калюжным. Уполномоченный профсоюза по охране труда активно содействует созданию в механизированной автобазе здоровых и безопасных условий труда. Он внимательно следит за их состоянием при проведении первой, второй и третьей ступеней контроля. При этом Сыркин лично выявляет нарушения требований, предъявляемых к охране труда. Руководителям производственных подразделений им выдаются обязательные к рассмотрению и принятию мер представления об устранении недостатков. Постоянно Владимир Петрович консультирует работни-

ков по разным положениям, связанным с охраной труда, и оказывает помощь по защите их прав в этом направлении.

Активное участие Владимир Петрович принял в проведенном в 2010 году смотре-конкурсе на звание «Лучший уполномоченный по охране труда». Деятельность уполномоченного оценивалась по целому ряду критериев. Среди них — отсутствие случаев производственного травматизма в подразделениях; участие в проведении первой, второй и третьей ступеней контроля и оперативных проверках состояния охраны труда, активность в осуществлении контроля за устранением выявленных нарушений, участие в обучении работников безопасным методам и приемам труда, проведение тематических бесед с работниками производственных подразделений.

За время смотра-конкурса В. П. Сыркин осуществил 223 проверки при проведении первой ступени, 13 — второй и 7 — третьей ступени оперативного контроля. Выявлены были 272 нарушения. Все они устранены. Проведены 10 бесед с работниками участков. Темы их — обеспечение работников спецодеждой, спецобувью, средствами индивидуальной защиты и их применение при производстве работ, обеспечение молока при вредных условиях труда, состояние санитарно-бытовых условий работающих и другие.

В период осеннего смотра состояния охраны труда с 20 октября по 20 ноября провел пять проверок в подразделениях автобазы. Руководителям участков выданы два обязательных к рассмотрению и принятию мер представления об устранении нарушений.

За этими цифрами кроется повседневная, внешне неброская работа уполномоченного по охране труда. К примеру, стоит автомобиль на ремонте. Водитель подставил упор под задний мост, а противооткатного башмака нет. Вместо него используется бревно или камень. До беды — производственного травматизма — в таком случае рукой подать. Мимо таких фактов уполномоченный не проходит. Сразу же вмешивается, требует и добивается, чтобы все делалось в соответствии с правилами производственной безопасности.

Активная, неравнодушная позиция профсоюзного активиста не остается без внимания. За большой личный вклад в осуществление профилактических мер по обеспечению безопасности труда и снижению производственного травматизма контролер авторемонтных средств Тындинской механизированной автобазы, уполномоченный по охране труда Владимир Петрович Сыркин отмечен почетной грамотой руководства Дальневосточной железной дороги и дорпрофсожа, а также денежной премией. Награда вручена активисту в торжественной обстановке на общем собрании коллектива автобазы.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

# ДОСТОЯНИЕ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО — ЕГО РАБОТНИКИ

**В активе профсоюзного комитета ремонтного локомотивного депо Дальневосточное состоит 9 человек, а на коллектив из 1160 работников приходится 23 профгруппы и 4 цеховых комитета. Работой всех своих непосредственных помощников руководит бессменный председатель профсоюзного комитета депо Анатолий Семенович Скоков.**

Сам Анатолий Семенович семь лет отработал помощником машиниста, а с 1975 по 1977 годы стал бригадиром ремонтного цеха локомотивного депо, параллельно возглавив комсомольскую молодежную бригаду ремонта тепловозов. В 1977 году Анатолий Семенович был впервые избран освобожденным председателем профсоюзного комитета цеха эксплуатации локомотивного депо. А спустя 15 лет он начал исполнять обязанности председателя профкома всего локомотивного депо, которое в 2009 году разделилось на эксплуатацию и ремонт.

— Более тридцати трех лет я работаю освобожденным председателем профкома, — рассказывает Анатолий Семенович. — В этом году вновь был избран председателем профсоюзного комитета ремонтного локомотивного депо. Поэтому моя профсоюзная деятельность в ближайшие пять лет будет продолжаться. Я даже не могу представить себе, чем буду заниматься на пенсии, как стану жить, не вдыхая такой родной для меня запах мазута ремонтных цехов. Да и с нынешним профсоюзным коллективом, проверенным годами, работать — одно удовольствие. Эти люди, несомненно, заслуживают поощрения. Поэтому к 75-летию депо я подал список

на награждение почти сорока человек своего профсоюзного актива. Например, почетной грамоты от дорпрофсожа и его Хабаровского филиала удостоится мой заместитель Ирина Степановна Ревенко. А именными часами от дорпрофсожа будут отмечены Елена Анатольевна Ермилова, занимающаяся охраной труда, а также представитель профкома от Вяземского участка мастер Андрей Владимирович Коваленко. Эту же награду получит электрик электромеханического цеха Евгений Дорофеев, три года работающий профгруппоргом и более 10 лет в депо по Вяземскому участку, а также слесарь автоматного цеха Сергей Карпыш, уже 8 лет исполняющий обязанности профгруппорга. Работники, конечно, не просто так из года в год избирают этих людей защитниками своих интересов. На наших профгруппоргов можно положиться. И это они регулярно доказывают, всегда находя в очереди трудовых будней возможность заниматься общественной работой. Как люди ответственные, они не пропускают заседания профсоюзного комитета, даже если те выпадают на нерабочие для них дни.

Профсоюзное членство в ремонтном локомотивном депо Дальневосточное стабильно находится на уровне 98,8 процента. Доверие своих работников профсоюзный комитет депо давно заслужил и продолжает сохранять, конечно, благодаря своим делам.

— Профсоюзный комитет решает различные вопросы, — продолжает Анатолий Семенович. — У нас есть участки в Вяземском и Облучье, которые

я регулярно посещаю. Моя задача — за время командировки обойти все цеха, записать волнующие работников вопросы, что-то им объяснить. Руководство в отличие от председателя профкома этим заниматься не будет. Поэтому многие проблемы остаются без внимания со стороны администрации. А мы эти пробелы, недоработки устраняем. Основная цель руководства депо — оперативный вывод локомотивов из ремонта на линию. А вот решение социальных вопросов — профсоюзная стезя. Профсоюзный комитет старается заботиться о людях, с вниманием относиться к их проблемам. В материальной помощи мы никому не отказываем. Стараемся достойно проводить человека на пенсию: премируем, вручаем почетную грамоту, вывешиваем поздравительную газету в цехе. Со временем мы решили вопрос со снабжением спецодеждой. Иногда присылали просто неподходящие размеры. Приходилось делать замену. Сегодня основная наша проблема — это снабжение запчастями, особенно мелкими: метизами, подшипниками, вкладышами, уплотнительными резинками. А нет хотя бы одной детали — электровоз не поедет. В течение двух лет после разделения локомотивного депо никаких положительных сдвигов в этом направлении не произошло. Сегодня к нам идут «Ермаки», оснащенные кондиционерами. Однако у нас нет службы, которая смогла бы их обслуживать. Для решения проблемы необходимо создавать специальный цех. А через два года заправка кондиционеров закончится. Нет



у нас и службы, обслуживающей санузлы в новых локомотивах. Пока не ушли мы от запыленности цеха ТО-2 тепловозов. Для этого необходимо увлажнять вытяжку. Повышенная запыленность и загазованность в цехе по сушке песка. В депо есть котельная, но в цехе ТР-1 люди замерзают. Большое помещение отопить сложно. Но вместе с администрацией стараемся улучшить условия труда работников. И все эти вопросы нам еще предстоит решить в будущем.

Сегодня профсоюзный комитет ремонтного локомотивного депо занят предпраздничными заботами.

— Дальневосточная дирекция по ремонту тягового подвижного состава выделила нам определенную сумму, предназначенную исключительно для поощрения ветеранов и работ-

ников депо, — рассказывает Анатолий Семенович. — А вот на организацию праздничного вечера пойдут деньги уже профсоюзного комитета и совета ветеранов. Думаю, что благодаря нашим общим усилиям грядущую знаменательную дату отметим достойно. Времени и средств на подготовку к торжеству мы не жалеем, потому что все это делается, конечно, ради людей. Ведь главное достоинство ремонтного локомотивного депо — это его сотрудники, труд которых нельзя не оценить по достоинству. И в преддверии наступающего праздника хочу пожелать нашим работникам, ветеранам депо и их семьям крепкого здоровья и благополучия и обязательно встретить 75-летие родного предприятия с оптимизмом и новыми успехами в труде.

## ИРИНА РЕВЕНКО: «НИЧТО НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ НАШЕГО ВНИМАНИЯ»



**Двадцать шесть лет назад Ирина Степановна Ревенко пришла работать в локомотивное депо Хабаровск-2 слесарем по ремонту контрольно-измерительных приборов. Выбор работы не**

**был случайным. Родители Ирины Степановны — железнодорожники, они очень хотели, чтобы дочь, как когда-то и они, пришла на дорогу.**

— Мой отец Степан Миронович

Здорнов почти 40 лет отработал в локомотивном депо машинистом, — рассказывает Ирина Степановна. — Был награжден орденом Ленина, знаком «Почетный железнодорожник». А мама всю жизнь проработала в управлении дороги главным бухгалтером. Получается, что я продолжила семейную традицию.

Заместитель председателя профсоюзного комитета ремонтного локомотивного депо Дальневосточное Ирина Ревенко уже 15 лет работает вместе с Анатолием Семеновичем Скоковым. Она не только правая рука председателя профкома, но и организатор культурно-массовой работы на предприятии, а также председатель женсовета.

— Регулярно мы занимаемся подготовкой к отделенческим соревнованиям по гражданской обороне, в которых уже в течение восьми лет стабильно занимаем первое место по дороге, — про-

должает Ирина Степановна. — Направляем работу санитарных постов. Ежегодно организуем праздники осени с конкурсами и призами за лучшие цветочные букеты, блюда из дачной продукции. Работаем с малообеспеченными многодетными семьями, которым помогаем, например, собрать детей в школу. Сейчас готовимся к 75-летию депо. Активное участие в этом принимают женщины нашего предприятия, с которыми я уже не один год вместе работаю: слесари Раиса Васильевна Чуприянова, Людмила Николаевна Хоменко, Елена Сергеевна Васалатий, техник-лаборант Галина Александровна Богданова. В помощи они мне не отказывают никогда. Ко мне могут обращаться люди с вопросами, например, о причине задержки зарплаты. И с этой проблемой я иду не к начальнику депо, а к Анатолию Семеновичу Скокову, который

тут же старается найти решение вопроса. Ничто не остается без его внимания. Я давно работаю с этим человеком, поэтому знаю, что дверь его кабинета в любое время открыта для каждого. Мне даже сложно представить кого-то другого на месте Анатолия Семеновича. И мы, в свою очередь, всегда стараемся ему во всем помогать. Думаю, что под руководством такого председателя в ближайшие пять лет профсоюзный комитет депо будет, как и прежде, оказывать всестороннюю поддержку нашим сотрудникам. А коллектив предприятия я от всего сердца хочу поздравить с наступающим 75-летием депо. Пусть эта дата станет для всех нас очередным рубежом на пути только к позитивным переменам. Желаю нашим работникам здоровья и уверенности в завтрашнем дне, душевного покоя, семейного благополучия и материальной стабильности.

# В ОХРАНЕ ТРУДА МЕЛОЧЕЙ НЕ БЫВАЕТ

**Елена Анатольевна Ермилова** — слесарь-электрик ремонтного локомотивного депо Дальневосточное, пришедшая на предприятие более восьми лет назад. Аналогичным временным отрезком измеряется и период ее деятельности в активе профсоюзного комитета в должности уполномоченного по охране труда. Сегодня Елена Анатольевна координирует работу семнадцати недавно переизбранных уполномоченных по охране труда ремонтного локомотивного депо, о деятельности которых отзывается исключительно положительно.

— Все вновь избранные — люди ответственные, неравнодушные, болеющие за свое дело, — рассказывает Елена Анатольевна. — Они исключительно на добровольных началах занимаются решением касающихся охраны труда сложных вопросов, которые всегда были и будут. Свою востребованность мы ощущаем всегда, потому что люди постоянно обращаются к нам за помощью. Реагировать на такие сигналы стараемся как можно более оперативно. В этом году быстро сработали по очистке территории после обильных снегопадов. А конкретно по цехам у работников возникают вопросы по условиям труда на рабочих местах. Например, не так давно был реконструирован один из наших цехов, где лестница



подъема на эстакаду по обслуживанию поездов была выполнена не по ГОСТу. На узкой проступи просто невозможно было нормально поместить ногу. Так и до травмы недалеко. После нашего указания на опасную недоработку проблема была решена. Недавно поднимали вопрос по некачественной спецодежде для сварщиков. Согласно стандартам она должна быть с особой пропиткой, препятствующей возгоранию ткани при попадании на нее искр. Но некачественная ткань не выдерживала и малейшего внешнего воздействия. Мы составили рапорт в отдел охраны труда, и отдел быстро решил эту проблему. И последнее время по спецодежде вопросов не возникает. А незначитель-

ные проблемы по ее доставке со складов решаются очень быстро. Все вопросы по охране труда рассматриваются на ежемесячных заседаниях профсоюзного комитета. Добросовестно относиться к своим профсоюзным обязанностям нам ничто не может помешать, кроме личной незаинтересованности в деле. Осознание ответственности за каждого работника никогда не позволит мне, например, пройти мимо той же ямки в полу, которая может стать причиной травмы, перегоревшей лампочки, неработающей химчистки. Нельзя замалчивать даже самую незначительную проблему. Ведь в том, что касается охраны здоровья человека, мелочей не бывает.

# ВСЕГДА В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ



**Слесарь-электрик Андрей Трифонович Майков** 28 лет работает на сложном участке текущего ремонта электровоза № 1 ремонтного локомотивного депо Дальневосточное.

— Я пришел на предприятие сразу после окончания десятилетки, — рассказывает о себе Андрей Трифонович. — С тех пор успел поработать в разных бригадах. Сегодня числюсь в 37-й, состоящей примерно из сорока человек. В мои обязанности входит испытание электровоза под контактным проводом, поэтому приходится практически ежедневно работать с электричеством. Когда над головой 27 тысяч вольт, невольно постоянно вспоминаешь, что железная дорога — территория повышенной опасности.

Здесь технику безопасности надо соблюдать всегда.

— Андрей Трифонович у нас всегда в первых рядах в работе, — отмечает Анатолий Семенович Скоков. — Много лет добросовестно трудится на сложном участке ТР-1 электровоза. Это слесарь-электрик самой высокой квалификации — седьмого разряда. А наработка такого богатого опыта требует около двадцати лет трудового стажа. Его профессионализм, вклад в развитие нашего предприятия, а значит и Дальневосточной дороги, по достоинству оценены высокими наградами. В прошлом году он был отмечен знаком «Почетный железнодорожник», не так давно, как достойнейший из достойных в нашем депо, он награжден меда-

лью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Работу в цехе Андрей Трифонович совмещает с обязанностями профгруппорга. И, как человек ответственный, со всем справляется.

— В бригаде Анатолий Трифонович пользуется уважением, — отмечает председатель профсоюзного комитета депо. — Поэтому люди неизменно избирают его своим профгруппоргом в течение уже 15 лет. Он же — первый помощник мастера бригады Виталия Евгеньевича Кутырко в рабочих и общественных делах.

— Под моим началом как профгруппорга находится около 35 человек, — рассказывает о своей профсоюзной работе Андрей Трифонович. — Обо всех проблемах людей из своей бригады, связанных, например, с зарплатой, спецодеждой, в первую очередь узнаю я. Затем уже все вопросы обсуждаю с Анатолием Семеновичем. В профсоюзной жизни вместе со мной активное участие принимают и слесари Сергей Аникеев, Евгений Крот, отвечающий за технику безопасности.

Андрей Трифонович Майков не жалеет, что когда-то связал свою жизнь с железной дорогой.

— Здесь была, есть и, надеюсь, всегда будет стабильность во всем, — продолжает Андрей Трифонович. — Уверенность в завтрашнем дне дорогого стоит. Думаю, что в этом со мной многие коллеги согласятся.

# «ЗОЛОТО» ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



**Представитель актива профсоюзного комитета ремонтного локомотивного депо Александр Иванович Золотокин** начиная с 2005 года заведует музеем предприятия. Небольшая комната Славы депо, которая затем переросла в полноценный музей, возникла еще в 1986 году. Сегодня музей состоит из зала истории локомотивного депо и зала современной истории, оформление которого легло на плечи Александра Золотокина.

— По первой специальности я художник-оформитель, — рассказывает о себе заведующий музеем. — Однако после десятого класса окончил курсы помощника машиниста. Так 20 лет и отъездил на грузовых и пассажирских поездах, пока не был списан по состоянию здоровья после очередной медицинской комиссии. По стечению обстоятельств уходить приходилось перед 70-летием депо. Меня и между поездками иногда выхватывали на оформительские работы, а здесь серьезный юбилей. Необходимо было готовить выставку. Так ко мне и перешли ключи от музея. А профсоюзный комитет вместе с Анатолием Семеновичем Скоковым поддержал мою кандидатуру на должность заведующего музеем. К моему приходу зал истории был готов полностью. От меня потребовалось провести только небольшой косметический ремонт. Здесь экспонировано около трехсот фотографий, отражающих развитие локомотивного депо, начиная с прибытия первого тепловоза. А вот выставочный зал современной истории депо — полностью моя работа. Самый интересный экспонат — действующий макет железной дороги 87-го масштаба. Я создавал его в течение двух лет, скрупулезно повторяя все элементы реальной железной дороги. Специальным механизмом приводятся в движение тепловозы и паровозы. А теперь вынашиваю замысел макета нашего депо.

Сегодня музей депо курирует профсоюзный комитет под руководством Анатолия Семеновича Скокова.

— Я принимаю непосредственное участие в подготовке к различным торжествам, проходящим в депо, — рассказывает Александр Иванович. — Занимаюсь оформлением стендов, фотографиями. Финансирует все это профком. Иногда, как к представителю актива профсоюзного комитета, ко мне обращаются работники с личными проблемами, о которых я рассказываю Анатолию Семеновичу. Хотя и считаю, что нахожусь сейчас на своем месте, но иногда с некоторой ностальгией вспоминаю прежнюю работу. Сегодня машинистам работать сложнее, чем в мое время. Нагрузка возросла в два-три раза. Им всем за такой труд надо медали давать. Есть хорошее выражение: «Дорога железная, а люди на ней — золотые». Наше локомотивное депо с первых лет существования всегда было одним из первых во всем. У нас работали лучшие локомотивные бригады Советского Союза. И сегодня эксплуатационное депо никому не уступает по классу машинистов, а ремонтное обладает техническими возможностями, позволяющими полностью разобрать электровоз, отремонтировать все комплектующие и запустить локомотив в работу. Ремонтная база огромная. Достижения депо — заслуга наших работников. Истинная правда, что на железной дороге трудятся самые стойкие и надежные люди.



**Председатель Роспрофжела Николай Никифоров** оставил свою запись в книге почетных гостей.

# ДЕПО С БОГАТОЙ ИСТОРИЕЙ

**Около двух лет назад в результате структурных изменений образовалось эксплуатационное локомотивное депо Хабаровск-2, в котором сформировался профсоюзный комитет под председательством Александра Анатольевича Назарова. Ранее Александр Анатольевич возглавлял цехом локомотивного депо Хабаровск-2.**

— После разделения локомотивного депо мы ушли от ответственности за ремонтный комплекс, — рассказывает о последствиях перемен Александр Анатольевич. — Сегодня наше дело — принять исправный локомотив из всех видов ремонта и обеспечить его грамотную техническую эксплуатацию до следующих плановых видов ремонта. Локомотивные бригады в первую очередь отвечают за безопасную доставку грузов и пассажиров в пункт назначения. И руководство стало больше уделять внимания повышению квалификации кадров. Что особенно актуально при сегодняшнем процессе замены нашего парка новыми «Ермаками», незаменимыми для нашего сложного профиля пути и большого объема перевозок. Разделение сказало положительно и на профсоюзной работе. Теперь у нас свой профсоюзный комитет, его актив, профгруппы, бюджет, которым мы распоряжаемся по своему усмотрению.

Эксплуатационное локомотивное депо Хабаровск-2 — одно из крупнейших по сети дорог. Его штат насчитывает 1353 работника. За депо закреплены удлиненные «плечи» обслуживания. Например, протяженность одного из них в пассажирском движении Хабаровск—Владивосток превышает 850 км. Поэтому жизнь в эксплуатационном депо никогда не стоит на месте.

— В этом году грузооборот по сравнению с прошлым годом, когда превышение запланированного объема перевозок достигло 30 процентов, возрастет еще на 5 процентов, — рассказывает

Александр Анатольевич. — За минувший период наш коллектив уже увеличился на 270 работников локомотивных бригад. Планируем и в этом году принять 70 человек. И хорошо, что работы хватает. Это позволяет дороге больше средств направлять на социальные нужды.

Большой коллектив эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 требует к себе особого внимания профсоюзного комитета, забот у которого с каждым годом только прибавляется.

— В 2010 году в числе прочих активно обсуждали вопрос оплаты за «нагон», — продолжает Александр Анатольевич. — Например, локомотивным бригадам почтово-багажных поездов за «нагон» оплата дорожным положением не предусмотрена. И соглашение с руководством, к которому мы пока пришли, нас не устраивает. До сих пор решаем проблему отсутствия полноценных учебных отпусков. А недавно получили тревожный сигнал из Бикина: местные локомотивные бригады заставляют работать в выходные дни без их письменного согласия и письменного распоряжения работодателя. Поэтому работники не получают положенную им по закону оплату в двойном размере. А за отказ бригаде грозят поставить прогул. Люди, конечно, готовы при необходимости трудиться дополнительно, но в этом случае должны соблюдаться их права, установленные законодательством. Начнем проводить проверку. Попросил прислать из Бикина графики работы и письменные обращения людей. Будем готовить представление на имя начальника депо. А если дело не сдвинется с места, то подкличим свою правовую инспекцию. В этом году продолжим решать вопрос увеличения командировочных. Займемся и проблемой обслуживания кондиционеров в «Ермаках». Особое внимание будем уделять оздоровлению сотрудников, а также возрождению художественной самодеятельности.



Все, что так или иначе касается работников эксплуатационного локомотивного депо, держат под контролем 17 человек актива профсоюзного комитета предприятия и 27 профгруппоргов.

— В Ине, Бикине, Вяземском и, конечно, по Хабаровску, — у профсоюзного комитета везде есть свои люди, — рассказывает Александр Анатольевич. — Например, секретарь Татьяна Сергеевна Мельничук — профгруппорг инженерно-технических работников депо. Она помогает мне в культурно-массовой работе. Михаил Михайлович Михайлов — профгруппорг пассажирского движения. А вскоре в составе профкома появится дипломированный юрист в лице Сергея Александровича Баженова, который этим летом защитит диплом по профсоюзной теме. К 75-летию планируем вручить ему почетную грамоту и премию дорпрофсожа. Этими же наградами отметим из профактива старшего расшифровщика Елену Александровну Кравченко, отвечающую за культурно-массовую работу, а также машиниста-инструктора члена дорпрофсожа обладателя знака «Почетный железнодорожник» Геннадия Васильевича Жилицкого. Он во многом мне

помогает, отвечает за топливно-энергетические ресурсы. Помимо этого на 5 человек профактива мы подали документы на поощрение от Хабаровского филиала дорпрофсожа. Достойных работников, кандидатуры которых мы обсуждали для награждения, в депо много. Есть очень опытные машинисты со стажем работы более 30 лет. В прошлом году знак «Почетный железнодорожник» получил машинист Александр Остапенко, предотвративший крушение грузового поезда, обнаружив разрыв рельсов.

Работу по подготовке к 75-летию депо Александр Анатольевич Назаров называет «напряженной». И на это есть свои причины.

— С формальной точки зрения предприятия, 75-летие которого мы собираемся отмечать, уже не существует. Появилось два новых, которым по два года. Но у нас свое мнение на этот счет. Поэтому в подготовке к празднику совместно участвуют и ветераны обоих депо, и администрации, и, конечно, профсоюзные комитеты. Нас связывает одна общая история локомотивного депо. По инициативе ветеранов обратились к губернатору Вячеславу Шпорту с про-

сьбой внести наше депо на Доску почета площади Славы с перечнем предприятий, награжденных правительственными наградами. Локомотивное депо Хабаровск-2 — обладатель ордена «Знак Почета» за активное участие в строительстве БАМа. Затем в архивах нашли основателей депо, людей, пригнавших к нам первые паровозы, строивших предприятие. Теперь хотим присвоить маневровому локомотиву имя одного из основателей Андрея Мишустина. Плюс к этому планируем один локомотив вывозного вида движения украсить надписью в честь 75-летия депо. А на здании конференц-зала хотим установить памятные доски Героям Социалистического Труда, ветеранам Великой Отечественной войны нашего локомотивного депо слесарю Николаю Петровичу Пономаренко и машинисту-инструктору Алексею Дмитриевичу Новосилецкому, организатору тепловозного движения. У депо богатая история. Оно и сегодня остается крупнейшим на дороге, имеет сетевое значение по деповскому обслуживанию локомотивов. Депо Хабаровск-2 и после реорганизации остается одним из самых больших пунктов по техническому обслуживанию локомотивов, по интенсивности труда локомотивных бригад и использованию техники. Депо постоянно развивается. И от имени профсоюзного комитета хочу поздравить с нашим общим праздником работников всех уровней и ветеранов депо, которые в непростое время закладывали основы нашего предприятия, подымали экономику страны, вносили вклад в развитие железнодорожной системы. От этих людей многое зависело, плодами их трудов мы пользуемся до сих пор. Мы будем не только бережно хранить традиции, заложенные ветеранами предприятия, но и поддерживать новые. А всем работникам депо хочу выразить благодарность и признательность, пожелать им крепчайшего здоровья, инициативы и терпения.

## «МОЛОДЫМ — ВЕЗДЕ У НАС ДОРОГА»



**Профсоюзный актив эксплуатационного локомотивного депо состоит не только из опытных работников предприятия, но и представителей молодого поколения. В начале прошлого года в число профгруппоргов депо вошла секретарь начальника эксплуатационного локомотивного депо Татьяна Мельничук.**

Татьяна пришла в локомотивное депо в 2008 году на должность оператора вычислительных машин цеха расшифровки. В этом повороте ее судьбы просле-

живается определенная закономерность. Выросла она в семье железнодорожников.

— Мой отец Сергей Орестович Грановский более 20 лет работал слесарем в ремонтном цехе локомотивного депо. Мама была проводником. Они познакомилась на строительстве БАМа. Там же в снежном ноябре сыграли свадьбу, ставшую началом их крепкого союза. Они вместе уже 34 года. Любовь к железной дороге родители передали и моей старшей сестре Елене, которая

уже 15 лет работает в ремонтном локомотивном депо заведующей лабораторией дефектоскопии. И я, конечно, не буду против, если моя дочка, которой пока только пять лет, в будущем поддержит нашу семейную традицию.

Вскоре операторскую работу Татьяна Мельничук сменила на должность секретаря руководителя эксплуатационного локомотивного депо. Сегодня обработку входящей документации она совмещает с профсоюзной нагрузкой — обязанностями профгруппорга четырнадцати инженерно-технических работников депо: заместителей руководителя, главного инженера, сотрудников технического отдела.

— Мне нравится исполнять обязанности организатора культурно-массовых мероприятий, — делится своими впечатлениями Татьяна. — Подготовка к праздникам, можно сказать, начинается с меня. Планы наших сотрудников постоянно корректируются скользящим графиком работы, различными вводными. Собрать людей вместе порой очень сложно. Однако рано или поздно все проблемы остаются

позади, а проведенные праздники не только запоминаются надолго, но и помогают сплотить коллектив. Например, в День железнодорожника для нашего коллектива мы организовали прогулку на теплоходе. А на День защитника Отечества первый раз решили пригласить тамаду. И не ошиблись. С прошлого года профсоюзный комитет по инициативе женщин актива возобновил добрую традицию семейных выходов в театр. Организаторская работа — это мое. Я люблю быть в гуще событий.

Татьяна Мельничук с готовностью занимается не только профсоюзной работой. Она принимала участие в региональном этапе всероссийской спортивной акции под эгидой Роспрофжела «Молодежные игры-2009». В рамках спортивного проекта молодежь железных дорог соревновалась, например, в метании дротиков, пейнтболе и многих других интересных испытаниях.

— Тогда я заняла третье место по дороге в соревнованиях по скалолазанию, — вспоминает Татьяна. — Этим видом спорта никогда не увлекалась, хотя ста-

раюсь регулярно посещать спортзал. Но необходимо было защищать честь родного депо. С этой мыслью я и одолела подъем на «скалу».

А в ноябре минувшего года Татьяна Мельничук приняла участие в традиционном конкурсе красоты «Леди Дальневосточная», организатором которого является газета «Дальневосточная магистраль», и попала в пятерку самых красивых девушек месяца.

Все главные победы и жизненные достижения у Татьяны, конечно, еще впереди. А в ближайшей перспективе — подготовка к очередному празднику — 75-летию депо.

— Особенно хочу поздравить с приближающейся знаменательной датой всех железнодорожников, участвовавших в становлении локомотивного депо Хабаровск-2. Для предприятия 75-летие — время расцвета его сил. Желаю нашему депо долгих и плодотворных лет работы, стабильности и процветания, а его сотрудникам — крепкого здоровья, профессионального и карьерного роста, успешности в завтрашнем дне и семейного счастья.

# РАБОТА МАШИНИСТА — ДОСТОЙНЫЙ ЖИЗНЕННЫЙ ВЫБОР

*С первых дней обучения в училище будущие машинисты, постигая азы этой непростой профессии, приходят к осознанию правильности сделанного ими жизненного выбора. Машинист 1 класса Вадим Иванович Нежнипапа когда-то подобно им начинал свой сложный, но интересный путь к профессиональному мастерству. И сегодня он прекрасно понимает, как необходимо донести до молодежи важную мысль: «Машинист — это призвание».*

Вадим Иванович уже в 20 лет самостоятельно провел первый поезд. В то время он стал самым молодым машинистом электровоза за всю историю существования депо. За 25 лет трудового стажа он приобрел бесценный опыт, которым всегда готов поделиться с молодежью, стремящейся профессионально расти.

— Как представитель актива профсоюзного комитета, в котором состою около десяти лет, я занимаюсь вопросами молодежи, — рассказывает Вадим Иванович. — Подготовить квалифицированные кадры без достойной организации работы с будущими машинистами невозможно. Поэтому в училище № 16 в начале учебного года и в период первой практики провожу беседы с молодежью о выбранной ими профессии. Работа машиниста почетна, ответственна, но есть здесь и свои сложности. Некоторые ребята после трехлетнего обучения просто уходят, пот-

ратив впустую не только свое, но и наше время. Вообще, из десяти обучающихся примерно четверо — люди незаинтересованные. А для того чтобы молодежь оставалась на предприятии и училась дальше, необходимо ее морально настраивать, показывать карьерную перспективу, давать понять, чем «дышит» дорога. На лекциях стараюсь узнать у ребят, как они видят свою работу, объяснить им ее специфику. Важное внимание я уделяю дисциплине на транспорте. Работа машиниста очень ответственная, здесь глаз да глаз нужен. А ребят, которые действительно полюбили свою профессию и надолго останутся в ней, видно сразу. Им не жалко своего личного времени, ведь оно не пропадет зря. И многие ребята, в обучении которых я когда-то принимал участие, сейчас уже машинистами ездят. Эти люди достойны уважения. Среди машинистов не бывает случайных людей.

В плотном рабочем графике Вадим Иванович всегда находит время для профсоюзной работы, которую начинал с должности профгруппора пассажирской колонны. Сегодня он не только участвует в подготовке молодых кадров, но и седьмой год входит в состав комиссии по трудовым спорам. А в ноябре 2009 года стал делегатом от коллектива депо на Втором слете машинистов ОАО «РЖД». Около 500 участников слета со всей сети дорог, представители Минздравсоцразвития,

руководители ОАО «РЖД» различных уровней, включая президента компании, и представители Роспрофжела совместно обсуждали ряд проблемных вопросов.

— Я оказался в числе семнадцати делегатов нашей дороги, командированных в Москву, — рассказывает Вадим Иванович. — От нашего коллектива на слете было представлено около 20 предложений, касающихся режима отдыха и реабилитации локомотивных бригад, а также смягчения требований к здоровью машинистов. Последний вопрос до сих пор не решен, хотя по итогам слета в Минздравсоцразвитие было направлено соответствующее письмо. На «круглых столах» особое внимание уделялось вопросу безопасности движения поездов. Обсуждалась тема проезда запрещающих сигналов по сети дорог. Помимо этого делегаты высказали предложение отраслевые награды ОАО «РЖД» приравнять по статусу к государственным. На сегодняшний день они не дают права железнодорожникам получить звание ветерана труда.

Кропотливый труд Вадима Ивановича позволил ему подняться от помощника машиниста грузового движения до машиниста первого класса, специализирующегося на пассажирском движении по маршруту Хабаровск—Известковая.

— Я сам всегда стремился повышать свой профессиональный уровень, мне было интерес-

но развиваться, получать новые знания, — рассказывает собеседник. — Машинист первого класса — это высшая квалификация. Что не исключает необходимости постоянно поддерживать свои профессиональные знания на должном уровне.

— Для профессионала, каким является Вадим Иванович, — добавляет председатель профкома депо Александр Назаров, — предсказуемо все, что зависит лично от него — от расписания до скорости движения. А вот от нестандартных ситуаций машинист не застрахован, но всегда должен быть к ним готов: будь то капризы погоды или проблема с напряжением в контактной сети. Профессионализм заключается и в том, сколько машинист потратит времени на выход из сложной ситуации. Здесь важна мгновенная реакция. На решение одной и той же проблемы машинисту третьего класса понадобится минут 20, а машинисту первого класса — не более пяти.

Профессионализм Вадима Ивановича отмечен почетными наградами: знаком ОАО «РЖД» «За безаварийный пробег на локомотиве 1 миллион километров», знаком «За безопасность движения» и именными часами начальника Дальневосточной



железной дороги. Однако Вадим Иванович прекрасно понимает, что профессиональные достижения — заслуга не только самого машиниста, но и его наставников.

— Я благодарен своим первым учителям: машинисту-инструктору Валерию Иосифовичу Маевскому и машинисту Владимиру Васильевичу Кычакову, который полгода меня обкатывал. И хочу не только их, но и всех наших ветеранов поздравить с 75-летием депо и пожелать им долголетия. А молодым машинистам — здоровья, успехов в работе, безопасного движения, семейного благополучия. Всем, желающим избрать нашу профессию, советую не сомневаться. Работа машиниста — достойный жизненный выбор.

## ЗАЛОГ УСПЕХА — САМООБРАЗОВАНИЕ

*Машинист-инструктор Валерий Повисок пришел в локомотивное депо после окончания школы в 1968 году. Во время учебы на курсах помощников машинистов тепловозов зря времени не терял — работал на паровозе кочегаром. Затем поступил в Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта. С февраля 1969 года Валерий Григорьевич поехал помощником машиниста, но уже в сентябре армейская служба на время разлучила его с железной дорогой.*

— Хотел продолжить обучение во время службы в армии, рассказывает Валерий Григорьевич, но из моей задумки ничего не вышло. Из «учебки» вышел сержантом. Поставили старшиной роты, командир отказался отпускать меня на сессии. Пришлось взять свой первый академический отпуск. Второй раз временно прервал учебу, когда родились сыновья. Они, кстати, тоже железнодорожники. Один работает заместителем по эксплуатации начальника нашего депо, а второй — начальником Дирекции пригородного движения. А институт я все-таки окончил в 1978 году заочно.

Впервые машинистом теплового Валерий Григорьевич поехал в 1975 году по не электрифицированному еще тогда участку Хабаровск—Бикин.

— За свою жизнь я успел поработать во всех видах движения: грузовом, пассажир-



ском, маневровом, — вспоминает Валерий Григорьевич. — Водил тепловозы, электровозы, электропоезда. Получил единые права на все виды тяги. Раньше техника была сложнее, а сегодняшний электровоз, на мой взгляд, в механике прост. Когда впервые сел на электровоз, то не ощутил привычной тепловозной силы. С долей разочарования подвигал ручку, посмотрел показатели напряжения и вспомнил, с каким ревом набирает обороты дизель тепловоза. В такие моменты просто физически ощущалась мощь этой машины.

С 1987 года Валерий Григорьевич исполнял обязанности машиниста-инструктора пасса-

жирского движения.

Говорит о себе Валерий Повисок особо не любит, но вот о том, что его волнует, может поведать немало. А волнует его, прежде всего, безопасность движения поездов и связанное с этим повышение знаний машинистов. На Дальневосточной железной дороге действует целая система контроля и повышения уровня знаний локомотивных бригад. И процесс обучения кадров эксплуатационных локомотивных депо нельзя представить без участия в нем машинистов-инструкторов.

— Сейчас машинистом-инструктором работать сложнее, рассуждает собеседник.

Появилось много инструкций, указаний сверху. Если раньше мы просто учили, то теперь много времени отнимает бумажная волокита. На потом ничего откладывать нельзя. Не оформишь отчет днем, значит, будешь сидеть над ним ночью. Процесс затягивает и несовершенство компьютерной программы. Вдобавок ко всему машинисту-инструктору самому необходимо постоянно обучаться. Раз в три года мы проходим курсы повышения квалификации при ДВГУПСе, а также по разнарядке в Российской академии путей сообщения. Раз в два года прохожу обучение по охране труда, раз в три года — по электробезопасности. Регулярно ДВГУПС собирает нас на две недели на лицензирование. Но основная задача машиниста-инструктора — учить, чем я и занимаюсь основную часть своего времени. Выезжаю в пункт эксплуатации на ст. Вяземская, где работают одна грузовая и две маневровых колонны, а также двое машинистов-инструкторов, работу которых я и контролирую. В местном учебном классе провожу занятия. Помимо этого в мои обязанности входит осуществление контрольно-инструкторских поездок. Молодой машинист контролируется ежемесячно в течение четырех месяцев, затем — раз в два месяца, а после года работы — раз в четыре месяца. С молодым машинис-

том едем на полное «плечо» Хабаровск—Ружино, а с более опытным работником проходим половину такого пути. Раз в три месяца работники обязательно проходят специальные компьютерные тесты. Ежегодно через нас проходит до ста молодых машинистов.

По обучающей программе каждый машинист должен не менее двух раз в месяц посетить учебные классы эксплуатационного депо, которые для всех желающих повышать свой уровень знаний самостоятельно открыты ежедневно.

— У нас хорошая учебная база, — рассказывает Валерий Григорьевич. — В любое время можно заниматься на тренажере, за компьютером, составлять конспекты. Основной принцип — самоподготовка. Машинист должен стремиться к знаниям. Однако многие ограничиваются посещением только обязательных занятий. Заинтересованному человеку учиться никогда не сложно. Казалось бы, все наши будущие машинисты обучаются в одной технической школе одинаковое количество времени. Но на экзамене один отвечает на твердую «четверку», а его сосед по парте — больше «двойки» не заслуживает. Талант, готовность работать, твердый характер, целеустремленность — все играет свою роль. Из людей, обладающих этими качествами, и вырастают настоящие профессионалы.

# НАРУШАТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО НЕПОЗВОЛИТЕЛЬНО

Окончание. Начало на 1-й стр.

Встречаются несвоевременная оплата учебных и ежегодных отпусков, отработанных сверх нормы часов, задержки предусмотренных законодательством выплат (в том числе и зарплаты) при расторжении трудовых договоров. Сталкиваемся мы с непредоставлением дней отдыха за время, отработанное в выходные и нерабочие праздничные дни. В трудовые книжки с опозданием вносятся записи о единовременных поощрениях работников предприятий.

— Помимо того к вам поступали обращения членов профсоюза...

— Да. За отчетный период рассмотрены 290 коллективных и индивидуальных обращений, 262 из них решены в пользу заявителей. На личный прием для получения консультации приходили 620 работников. Их беспокойство вызывали перевод на нижеоплачиваемую работу, удержания из заработной платы, гарантии и оплата расходов при направлении в служебные командировки, оплата труда в выходные и нерабочие праздничные дни, нарушения гарантий женщинам в связи с беременностью и родами при установлении очередности предоставления ежегодных отпусков. Немало вопросов возникало по поводу гарантий и компенсаций лицам, работающим в районах Крайнего Севера, оплаты проезда к месту проведения отпуска и обратно, проезда и провоза багажа при переезде в другие регионы из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей. Заявителям были даны подробные и конкретные ответы.

— Можно ли конкретно обозначить результаты деятельности правового инспектора труда по защите законных прав и интересов работающих — членов профсоюза?

— Буквально одна цифра. По итогам проверок в прошлом году в пользу работников взыскано 961 485 рублей 31 копейка. Без малого — миллион рублей!

В разрезе предприятий эта сумма выглядит следующим образом: 5197 рублей получил монтер пути Тындинской дистан-

ции пути Д. С. Горбатенюк. Ему были неправильно начислены и выплачены процентные надбавки за работу в местности, приравненной к районам Крайнего Севера. 30 940 рублей 27 копеек выплачено в качестве перерасчета заработной платы за работу в нерабочие праздничные дни во время нахождения в командировке машинисту тепловоза В. Г. Фельгеру и помощнику машиниста И. Н. Кузину. Оба — из эксплуатационного локомотивного депо Тынды. 1156 рублей 23 копейки премиального вознаграждения возвращены инженеру Тындинской дистанции гражданских сооружений Е. А. Федоровой. По отношению к ней был отменен приказ о дисциплинарном взыскании. По такому же мотиву осуществлен возврат 4647 рублей монтеру пути Тындинской дистанции пути А. В. Алексину, 18 503 рублей — группе работников ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная, 16 231 рубль — Л. А. Ерофеевой, С. В. Кушнаревой, В. А. Коршунову, Е. А. Фризену из пассажирского вагонного депо Тынды.

О пассажирском вагонном депо Тынды стоит сказать особо. Здесь в исполнение приказов № 157 от 7 апреля 2009 года, 204 от 6 мая 2009 года, 344 от 15 июля 2009 года и 373 от 6 августа 2009 года, носящих одностороннее название «Об изменении режима работы», подписанного начальником депо А. М. Шишко, была организована ночная смена из числа ремонтного персонала, задействованного на основной работе на других участках. Привлечение состоялось с личного согласия работников. Проходили ночные смены в выходные дни, что подтверждается табелями учета рабочего времени за апрель 2009 года. Но оплата отработанных сверх нормы часов в ночное время производилась в одинарном размере, тогда как согласно статье 153 ТК РФ, она должна была осуществляться в размере не менее двойной часовой тарифной ставки. Сюда же следует добавить то обстоятельство, что неоднократные обращения работников о предоставлении им дней отдыха за работу в выходные дни администрацией депо просто игнорировались.

По этому факту в Тындинский

филиал дорпрофсоюза в январе 2010 года поступила коллективная жалоба. В ней стояли подписи 45 человек. Серьезное дело потребовало основательной проверки. По ее итогам руководству депо было сделано представление по устранению нарушений трудового законодательства. Предприятию пришлось раскошелиться и дополнительно выплатить людям 230 384 рубля 10 копеек.

Строго? Пожалуй, да. Но нарушать законодательство, ущемляя при этом права и интересы трудящихся, непозволительно. Случившееся должно послужить серьезным уроком для других руководителей, не особо утруждающих себя соблюдением правовых документов.

— Какие еще нарушения допускаются в приказах руководителей предприятий? Насколько умело используется такой механизм воздействия, как наказание?

— Судите сами. Возьмем, к примеру, ситуацию, случившуюся с упомянутой выше инженером Тындинской дистанции гражданских сооружений Е. А. Федоровой. Приказ о применении к ней дисциплинарного взыскания в виде замечания, вступил в острое противоречие с трудовым законодательством. Выразилось оно в том, что с приказом женщина была ознакомлена лишь через месяц и четыре дня после его издания. Кроме того, работницу лишили половины премиального вознаграждения за февраль 2010 года. Между тем в положении о премировании указано, что лишение или снижение премии производится за тот расчетный период, в котором упущение совершено или обнаружено (т. е. за январь). Данный приказ был отменен.

Такая же судьба постигла и приказ № 159 от 27 февраля 2010 года «О выплате премии за основные результаты хозяйственной деятельности по итогам работы за февраль рабочим Тындинской дистанции пути». Им один из монтеров пути был полностью лишен премии за нарушение правил внутреннего трудового распорядка. Основанием для наказания послужил рапорт дорожного мастера дистанции С. В. Романюка. Однако ни в рапорте, ни в приказе ничего не сказано о том, в

чем же выразилось нарушение монтажом пути трудовой и производственной дисциплины. Отсутствуют объяснение работника и протокол заседания комиссии по премированию, другие документы, подтверждающие факт случившегося. Хуже того, с приказом о лишении премии так называемый «нарушитель» не ознакомлен. Нет и акта об отказе от ознакомления.

Воистину, целый «букет» беззаконий! Получается так: захотел дорожный мастер — и нет у человека премии. На каком основании? И ведь никто не удосужился проверить и разобраться с этим вопиющим фактом. А премию человеку пришлось выплатить.

Этим же «грешат» пункты 1 и 2 приказа № 5 от 7 января 2010 года «По случаю задержки по проследованию поезда № 2816 с локомотивом 3ТЭ10МК в сутках 6 января 2010 года», изданного в ремонтном локомотивном депо Тынды-Северная. В приказах, касающихся мастера аккумуляторного цеха А. А. Глазко и слесаря по ремонту подвижного состава А. А. Хвалевко, допущены серьезные отступления от требований статей 192 и 193 Трудового кодекса РФ. От рабочих не истребованы объяснительные записки о совершении дисциплинарных проступков. Не составлялся и акт об отказе представить объяснения. Отсутствует протокол оперативного разбора. Кроме того, в приказе нет подписи А. А. Хвалевко. Тем самым нарушено его право на обжалование дисциплинарного взыскания.

Отменены приказы о дисциплинарных наказаниях проводников пассажирского вагона пассажирского вагонного депо Тынды П. М. Чехольянец, Л. А. Ерофеевой, С. В. Кушнаревой в связи с тем, что их вина в неисполнении трудовых обязанностей просто-



напросто не установлена. На этом же предприятии при составлении приказов ответственные за это лица не утруждают себя соблюдением сроков применения дисциплинарного взыскания и истребования от работников письменных объяснений. Допускаются и другие нарушения норм трудового законодательства.

— Да, в пору хоть ликбез проводить! Возникает резонный вопрос — откуда так пренебрежение к законодательству? Ведь в Тындинском филиале дорпрофсоюза часто проходят интересные содержательные семинары. Руководители и специалисты рассказывают об особенностях работы с людьми, присутствующие делятся опытом. Сам не раз бывал на таких мероприятиях, слушал выступления, в том числе и ваши. В чем же дело? Почему допускаются такие серьезные нарушения прав и интересов простых людей?

— Думаю, недоработки на местах. Это жизнь. Но, собственно говоря, для того правовая инспекция труда и существует, чтобы устранять недочеты и восстанавливать справедливость, требовать и добиваться строжайшего соблюдения трудового законодательства.

Вел интервью  
Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

## «КОФЕ» ПО-ВЕНГЕРСКИ

Система социальных услуг по типу «кафетерия» введена на железных дорогах Венгрии с 2004 года по предложению работодателя. Профсоюз первоначально был против такого нововведения. Но сегодня ситуация изменилась. Почему? Рассказывает первый заместитель председателя Роспрофжела Сергей Черногаев, побывавший у венгерских коллег и изучивший их опыт.

— «Кафетерий» является частью коллективного договора. Это надбавка, которая может быть использована работником для приобретения определенного набора товаров и услуг. При этом средства не выдаются в виде наличных, но позволяющая обеспечить право выбора, учитывая личные потребности работника. Тем

самым достигается адресность предоставления услуг, а их величина равна для всех работников, независимо от возраста, стажа, должности, заработной платы. Но все же зависит от реально отработанного времени, в которое не входят дни, пропущенные по болезни. Кроме того, особенность «кафетерия» еще и в том, что и работодатель, и работники, согласно венгерским законам, за услуги, предоставляемые через него, платят меньше налоги или не платят вообще.

— А чем была плоха прежняя система предоставления льгот?

— Нельзя сказать, что она была плохой, но это была система. Если вспомнить недалекое прошлое, то в магазине покупали цветной телевизор, а не выбирали его марку.

Ситуация изменилась, и появилось желание выбирать. То же самое и в отношении льгот. Возможность их получения в теории одинакова, но на практике это не совсем так. Многие работники не могут взять путевку в санаторий: либо проблема с финансами (даже несмотря на значительную компенсацию), либо реальный дефицит этих самых путевок в распоряжении предприятия. Не все работники пользовались услугами производственных столовых из-за отсутствия льгот на питание на ряде предприятий. Новая система для работника отличается гибкостью, свободой осознанного выбора льгот. С позиции работодателя она хороша еще, к примеру, и тем, что объекты социальной сферы будут бороться за то, чтобы работники воспользова-

лись именно их услугами и, таким образом, будут развиваться востребованные спортивные комплексы, базы отдыха и Дома культуры.

— А как работает этот механизм?

— Технология проста: раз в год железнодорожники Венгрии получают анкету с перечнем, содержащим список товаров и услуг, предоставляемых через «кафетерий», а также все необходимые пояснения, дополнения и приложения. До марта работники сдают заполненные анкеты, и в апреле начинаются выплаты. Работник на сумму, установленную работодателем и согласованную с профсоюзом, формирует свой социальный пакет в виде талонов на определенный вид услуг. Он самостоятельно оплачивает выбранные услуги, после

чего работодатель компенсирует затраты на основании предоставленных документов.

— Но если профсоюз был против, то как удалось работодателю внедрить «кафетерий»?

— В 2004 году было проведено анкетирование, и большинство членов профсоюза высказались за введение новой системы. Профсоюз железнодорожников Венгрии согласился с мнением работников, был подписан договор по введению системы «кафетерия» на сумму 180 тысяч форинтов (около 27 тысяч рублей) в год для каждого работника (от директора до уборщицы), что составляло приблизительно среднюю зарплату работника компании.

Окончание на 8-й стр.

## ВМЕСТЕ С ПРОФСОЮЗОМ



**В школе-интернате № 30 ОАО «РЖД» второй год работает класс, которым руководит Юрий Алексеевич Волков — специалист организационной и кадровой работы Комсомольского филиала дорпрофсожа на Дальневосточной железной дороге.**

Внимание, забота о людях, помощь в беде, понимание и сочувствие — вот основные общие задачи. Для малышей сада № 254 показали сказку, детям детсада № 256 — рассказали правила дорожного движения, для ветеранов-железнодорожников подготовили концерты, вместе с профсоюзом участвуем в спортивных соревнованиях, проводимых в спортзале и на турбазе «Снежинка».

Принимали ребята участие в двух акциях — «Спешите творить добро», «Сотвори новогоднее чудо». Ребята получили от Хабаровского краевого детского фонда благодарственное письмо за то, что откликнулись и помогли слепому ребенку купить ноут-

бук с клавиатурой Брайля и звучащей программой, собрали 21 тысячу рублей.

В акции «Сотвори новогоднее чудо» собрали «вагон» игрушек, настольных игр для детей дошкольного детского дома № 3 Комсомольска-на-Амуре. Для детворы подготовили сказку с участием Деда Мороза и Снегурочки, лесных обитателей — зайчика, медведя, лисички, снеговика и лесовика. Ребята играли и водили хоровод вокруг красавицы-елочки. Вагончики, изготовленные на уроках технологии, украсили блестящей мишурой и наполнили пакетами с игрушками и сладостями. Дед Мороз и Снегурочка привезли их из темного леса, преодолев препятствия и коварство злых сил. Реакция малышей была неоднозначной. Одни сразу включились и приняли нас, другие поглядывали настороженно. Но юные теркомовцы сумели найти общий язык, развеселить мальчиков и девочек.

Филиал дорпрофсожа наградил учеников почетными грамотами, каждому вручили билет в кинотеатр «Факел», где демонстрировался мультфильм «Три богатыря и Шамаханская царица».

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

## ЗОНА ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

**Есть места, которые представляют собой зону повышенной опасности. К их числу относятся электростанции, лаборатории, причал грузового порта и другие места, прогулки по которым могут привести к несчастному случаю. К таким источникам повышенной опасности относится и железная дорога. Риск опасности очень велик.**

На первый взгляд может показаться, что железная дорога довольно безобидна. По пути хорошо идти, особенно в плохую погоду или зимой — ведь он всегда очищен от грязи или снежных заносов. Но надо помнить, что по путям ходить опасно, зимой можно поскользнуться, а в дождливую или ветреную погоду не услышать сигналов машиниста. В настоящее время поезда на отдельных участках движутся со скоростью свыше 100 км/час и имеют довольно солидный вес. Каждому ясно, что такой поезд остановить мгновенно нельзя и свернуть ему некуда.

В октябре прошлого года произошел ужасный случай на станции Известковая. Пятнадцатилетняя девушка спешила на электричку до станции Биробиджан, перебегая через железнодорожные пути, она не заметила приближающийся сзади поезд. На сигналы, подаваемые машинистом, внимания не обратила. Несмотря на применение машинистом экстренного торможения, девочка была сбита и получила травмы, не совместимые с жизнью.

К сожалению, многие не соб-

людают правил безопасности на железной дороге. У ребят сейчас появилось новое развлечение — кататься на крышах электричек. Их ничуть не смущает, что проезд на крыше вагона электропоезда запрещен и очень опасен. По контактному проводу идет ток высокого напряжения. И последствия такого развлечения, увы, печальны. На ст. Волочаевка-2 подростки залезли на крышу. Один из них притронулся к пантографу, присоединяющемуся к контактному проводу, и был поражен током высокого напряжения. Увидев, что их товарищ лежит неподвижно и тяжело дышит, трое мальчиков, доехав до следующей платформы, прыгнули и вместо того, чтобы сообщить взрослым о происшествии, сбежали, оставив товарища умирать. Только когда поезд доехал до следующей платформы, пассажиры заметили мальчика и сообщили машинисту. Подросток был снят и в тяжелейшем состоянии отправлен в больницу. Жизнь спасти ему удалось, но в результате ожога 4 степени головы и ног у него оказалась пораженной центральная нервная система, кроме того ему ампутировали ступню.

Иногда подростки пытаются проехать на грузовых поездах. И, не зная, где он остановится, ребята часто подвергаются опасности, прыгая с поезда на ходу. Например, Костя, проживающий недалеко от ст. Ин, катаясь на грузовом поезде, прыгнул с него, вихревым потоком воздуха был затянут под колеса поезда,

в результате получил серьезную травму с разрывом стоп. Ноги пришлось ампутировать.

Катание на грузовом поезде считается серьезным правонарушением, и за это установлена строгая мера наказания. Материалы направляются в комиссию по делам несовершеннолетних.

К сожалению, железная дорога манит подростков не только как развлечение, но и как способ заработка. Прошлой зимой сотрудниками транспортной милиции неоднократно задерживался пятнадцатилетний Игорь, который собирал на железной дороге колodки, бывшие в употреблении, для того чтобы принести своим родственникам, у которых жил вместе с братом, так как родителей, которые могли бы заботиться о них, у детей не было. Чтобы не быть обузой, Игорь и зарабатывал таким образом. Вскоре оба мальчика были помещены в детский дом, но старший брат так и продолжал убеждать к родственникам. И вполне возможно, что вновь пойдет на железную дорогу.

Летом прошлого года семнадцатилетний подросток по причине нехватки денег, которые ему давали родители, скидывал лом черного металла из грузовых вагонов. Сейчас он осужден. Такая же участь может ожидать и Игоря. И в наших с вами силах остановить его, не дать совершить правонарушение.

**Татьяна ШАДРИНА,**  
инспектор ПДН  
Хабаровского ЛУВДТ

## РИСУНКИ ЮНЫХ

**В клиентской службе Управления ПФР открылась выставка детского рисунка «В каждом рисунке — право!»**

**В клиентской службе Управления ПФР в Хабаровске и Хабаровском районе, расположенном по улице Слободской, 27, открылась выставка детского рисунка «В каждом рисунке — право!» Рисунки предоставлены уполномоченным по правам человека в Хабаровском крае по завершении одноименного конкурса, который был проведен с целью привлечения внимания граждан к вопросам соблюдения прав человека.**

Рисунки на конкурс прислали из всех районов Хабаровского края. Знание прав, предоставленных Конституцией РФ каждому россиянину, школьники постарались выразить в своих творческих работах.

— Больше всего рисунков на темы права на отдых и образование, так как это близко и понятно многим ребятам, — рассказывает начальник Управления ПФР в Хабаровске и Хабаровском районе Марина Качур, — но юное поколение также понимает, какое значение имеет право на жизнь. Особенно ярко эту тему характеризуют работы Кости Сухорукова (12 лет) «Право на жизнь» и Тани Михайловой (9 лет) «Старикам везде у нас дорога, старикам везде у нас почет». Другие рисунки тоже не менее яркие и образные.

По мнению Марины Анатольевны, сочные краски, непосредственный



и чистый взгляд юных художников на окружающую действительность вызывают у зрителей ощущение причастности к светлому миру детства и одновременно заставляют задуматься об ответственности за его сохранение. Детское восприятие взрослых вопросов позволяет обществу по-новому осмыслить реальную суть вещей.

Выставка расположена на первом этаже напротив центрального входа в здание Управления ПФР, и каждый посетитель видит яркую цветовую гамму детских рисунков, которая создает оптимистичную атмосферу и вызывает добродетельные улыбки и положительные эмоции.

— Глядя на детские работы,

в душе непроизвольно возникает ощущение праздника и хмурое настроение улетает на задний план, — поделилась своими впечатлениями Наталья Кулакевич, обратившаяся в управление ПФР за получением консультаций по социальным выплатам.

Василий Морозов, пришедший сдавать отчет по предприятию, задержался у стендов, с интересом рассматривая работы ребят. У всех посетителей клиентской службы, посетивших выставку детского рисунка «В каждом рисунке — право!», настроение улучшилось.

**Пресс-служба отделения  
ПФР по Хабаровскому краю**

## «КОФЕ» ПО-ВЕНГЕРСКИ

**Окончание. Начало на 7-й стр.**

Наиболее популярными статьями — пунктами меню «кафетерия» стали дорогостоящее лечение (зубопротезирование), отчисления в пенсионный фонд, горячее питание, услуги Интернета, платное обучение, оплата мобильной связи и покупка одежды. В то же время существует возможность не пользоваться социальным пакетом два года и в конце третьего получить ссуду на строительство жилья.

— Все ли пункты этого «венгерского меню» оказались востребованы?

— Работники практически не пользовались «талонами» на спорт, отдых, театр и концерты. И постепенно корпоративные объекты социальной сферы — дома отдыха и спортивные учреждения — будучи невостребованными, становились убыточными. В результате чего были закрыты либо проданы. Но это позволило увеличить размер выплат по системе «кафетерия», используя доход от продажи и отсутствие расходов на текущее содержание объектов социальной сферы.

— Но ведь объекты соцсферы уже не вернуть...

— Это обстоятельство поз-

воляет профсоюзу, в результате ежегодных переговоров, добиваться увеличения выплат по системе «кафетерия». Задача профсоюза — доказать обоснованность и необходимость повышения суммы предоставляемых услуг. В 2009 году средняя сумма «кафетерия» составила 270 тысяч форинтов (около 42 тысяч рублей), а в дочернем обществе, занимающимся перевозками грузов, — 320 тысяч форинтов (около 50 тысяч рублей).

— Все ли железнодорожники перешли на новую систему?

— Систему «кафетерия» имеют не все дочерние общества Венгерских железных дорог. К тому же с наступлением кризиса правительство Венгрии снизило льготы по налогообложению на социальные услуги. В посткризисный период налогом не облагается только часть суммы на горячее питание. На 2011 год в качестве совершенствования системы «кафетерия» предполагается введение пластиковой карточки, которую можно будет использовать при оплате ряда услуг.

**Беседовал  
Валентин ГАВРИЛЕНКОВ,**  
«Сигнал»

### ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

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

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

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

### Редактор — А. Н. ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 5230 экз. Заказ № 5502. Подписано в печать по графику и фактически 01.02.2011 в 16:00.