

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



6 апреля 2011 г.

№ 7 (136)

Выходит с 25 января 2006 года

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

СВОИМ ЕДИНСТВОМ МЫ СИЛЬНЫ



29-30 марта в Москве прошел XXXI съезд Роспрофжелезнодорожников. В первый день работы съезда, на который из 225 делегатов прибыли 218, с докладом об основных итогах работы Центрального комитета профсоюза в минувшем пятилетнем периоде выступил лидер Роспрофжелезнодорожников Николай Никифоров. Свою оценку социальному партнерству дал и президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. Съезд обсудил итоги работы Центрального комитета в отчетном периоде, принял ряд резолюций и основные направления деятельности на ближайшую перспективу, обсудил ряд других вопросов.

Единогласно в ходе голосования съезд избрал председателем профсоюза Николая Никифорова.

Продолжение темы на 5-й стр.

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

СУДЬБУ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ЗДАНИЯ МОГОТСКОЙ ПМС РЕШИЛ СУД

Тындинский районный суд в открытом заседании 10 марта текущего года рассмотрел гражданское дело по иску Тындинского транспортного прокурора к путевой машинной станции № 249 Дальневосточной дирекции по ремонту пути структурного подразделения Центральной дирекции по ремонту пути — филиала ОАО «РЖД». Суть иска — соблюдение трудового законодательства в части обеспечения прав работников на охрану труда.

Речь идет о проблеме, про которую уже не раз писала «Профсоюзная жизнь» — производственный корпус ПМС находится в аварийном состоянии и представляет непосредственную угрозу жизни и здоровью работников предприятия.

Неоднократные проверки, осуществленные различными компетентными организациями, в том числе Государственной инспекцией труда Амурской области, показали, что в здании большинство несущих и ограждающих элементов — колонны, балки, фермы, плиты перекрытия, стеновые панели, другие конструкции — имеют значительные отклонения от допустимых величин. Используется помещение для ремонта и отстоя автомобильной и железнодорожной техники. Там же расположены аккумуляторная, зарядная, слесарная мастерские, электро-, токарный и кузнечный цеха, склад пожарного инвентаря. Специалисты единодушны в своих заключениях — производственный корпус находится в аварийном состоянии и его необходимо полностью демонтировать.

С учетом сложившейся серьезной ситуации заместитель председателя Тындинского филиала дорпрофсоюза технический инспектор труда профсоюза Сергей Марков выдал 5 мая 2010 года начальнику ПМС-249 Вадиму Кухарине требование о приостановке работ в здании объединенного эксплуатационно-ремонтного пункта, где жизнь и здоровье работников подвергались непосредственной угрозе.

Полгода спустя, 13 ноября, осуществлена проверка выполнения требования. И выяснилось, что руководство ПМС чихать хотело на официальный документ. Ворота технического корпуса были распахнуты настежь — заходи не хочи! В самом помещении находились два автомобиля, принадлежащие работникам предприятия, ходили ремонтники: кто-то зашел за необходимыми материалами, кто-то за запасными частями, складированными здесь. А о том, что люди подвергаются опасности из-за возможного обрушения стен и потолка, никто и не задумался. Святая русская надежда на авось...

И вот — судебное заседание. В ходе его представителем транспортной прокуратуры были уточнены заявленные требования и высказана просьба к суду приостановить эксплуатацию производственного корпуса и обязать ОАО «Российские железные дороги» в лице ПМС-249 в течение двух месяцев после вступления решения суда в законную силу демонтировать аварийное здание. Представитель ответчика исковые требования признал и пояснил суду, что предприятие само заинтересовано в ско-



рейшем демонтаже строения. Но выполнить его самостоятельно не в силах из-за отсутствия денежных средств. На момент заседания суда аварийное здание не эксплуатируется. Оно закрыто на замок, и оборудование из него вывезено.

Заслушав мнения сторон, суд пришел к выводу, что в ПМС № 249 не соблюдаются требования статьи 212 Трудового кодекса, которая обязывает работодателя обеспечить безопасность работников при эксплуатации зданий. Кроме того, не выполняется требование, выданное Тындинским филиалом дорпрофсоюза руководителю предприятия о приостановке работ в производственном корпусе ОЭРП. Судом принято

решение удовлетворить исковые требования прокурора в защиту законных интересов коллектива ПМС-249 по соблюдению требований трудового законодательства в части обеспечения права работников на охрану труда. Суд обязал ОАО «РЖД» в лице ПМС-249 Дальневосточной дирекции по ремонту пути приостановить эксплуатацию производственного корпуса ОЭРП, как представляющего непосредственную угрозу жизни и здоровью работников, и демонтировать аварийное здание в течение двух месяцев со дня вступления решения суда в законную силу.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

ЛУЧШИЕ В РАЦИОНАЛИЗАЦИИ

Победители в соревновании по техническому творчеству по результатам 2010 года по Дальневосточной железной дороге среди служб, структурных подразделений и дирекций:

Первое место:

— служба электрификации и электроснабжения;
— Ургальская дистанция сигнализации, централизации и блокировки.

Второе место:

— служба автоматики и телемеханики;
— служба вагонного хозяйства;
— Ружинская дистанция электроснабжения;
— Комсомольская дистанция электроснабжения;
— Ургальская дистанция электроснабжения.

Третье место:

— Уссурийская дистанция электроснабжения;
— Комсомольская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
— Сибирцевская дистанция пути;
— Облученская дистанция электроснабжения;
— СПМС № 317.

Лучшие организаторы технического творчества дороги:

— КИОРПЕК Евгения Валерьевна — инженер Сибирцевской дистанции пути;
— СИНКЕВИЧ Евгений Александрович — начальник сектора службы электрификации и электроснабжения;
— ЛОБОВ Дмитрий Николаевич — ведущий инженер Хабаровской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
— РУДАКОВА Светлана Нестеровна — начальник технического отдела Комсомольской дистанции пути.

Лучшие рационализаторы дороги:

— КУНЦЕВИЧ Валерия Мечиславовна — ведущий инженер по эксплуатации технических средств;
— ЕЖИКОВ Владислав Рафаилович — слесарь-ремонтник СПМС-317;
— САРАПУЛОВ Сергей Владимирович — старший электро-механик Хабаровской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

Лучшие рационализаторские предложения:

Первая премия в размере 20 000 рублей:

— «Устройство с программным управлением для тестирования аппаратуры числовой кодовой автоблокировки». Тындинская дистанция сигнализации, централизации и блокировки. Авторы: Юрлов Сергей Владимирович — старший электромеханик дорожной лаборатории, Плагин Константин Владимирович — электромеханик КИП СЦБ.

Две вторых премии в размере 15 000 рублей за каждое предложение:

— «Попикетный просмотр объектов инфраструктуры железнодорожного пути в пределах полосы отвода». Центр

диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры. Авторы: Квашенинников Александр Геннадьевич — начальник отдела службы пути, Шестаков Владислав Олегович — инженер ПЦД;

— «Устройство для аккумуляции отработанного пара». Уссурийский участок ДТВ. Авторы: Кикоть Александр Степанович — мастер производства, Чукмасов Владимир Георгиевич — бригадир очистных сооружений, Войтюк Татьяна Григорьевна — ведущий инженер, Куролесов Федор Петрович — слесарь по ремонту оборудования котельных. Экономический эффект — 775,152 тыс. рублей.

Три третьих премии в размере 10 000 рублей за каждое предложение:

— «Устройство извлечения обломившейся части подводных трубок. Эксплуатационное вагонное депо Тынды. Автор: Ушанфа Дмитрий Александрович — начальник ПТО.

— «Действующий тренажер автотормозного оборудования грузового вагона». Эксплуатационное локомотивное депо Ружино. Авторы: Замятин Геннадий Александрович — машинист тепловоза, Висицкий Денис Владимирович — инженер по подготовке кадров.

— «Приспособление для выправки опор». Февральская дистанция электроснабжения. Авторы: Сухов Евгений Анатольевич — водитель, Сухов Артем Евгеньевич — электромонтер. Экономический эффект — 86,155 тыс. рублей.

Четыре поощрительные премии в размере 5000 рублей за каждое предложение:

— «Укрепление плеча балластной призмы над водопропускной трубой». Бикинская дистанция пути. Авторы: Луенко Владимир Сергеевич — заместитель начальника по ИССО, Климчук Андрей Владимирович — бригадир, Шаповаленко Михаил Владимирович — ремонтник ИССО. Экономический эффект — 358,629 тыс. рублей.

— «Изменение схемы питания и секционирования контактной сети станции Уссурийск». Уссурийская дистанция электроснабжения. Авторы: Ландик Артур Александрович — начальник района, Кривоносов Роман Сергеевич — старший электромеханик. Экономический эффект — 330,397 тыс. рублей.

— «Кожух стальной для ликвидации повреждений на трубопроводах». Тындинская дистанция гражданских сооружений. Авторы: Ивашкин Александр Сергеевич — слесарь-сантехник, Асланов Юрий Николаевич — мастер.

— «Модернизация крепления пневмоцилиндров прижима искательной лыжи дефектоскопной автомотрисы АДЭ-1МТ». Комсомольская дистанция пути. Авторы: Стонога Сергей Викторович — наладчик КИПиА, Дзюба Денис Александрович — заместитель начальника АДЭ-03 1, Суханов Вячеслав Юрьевич — инженер, Прокусов Алексей Владимирович — начальник участка. Экономический эффект — 401,844 тыс. рублей.

В ЗОНЕ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

30 марта в управлении Дальневосточной железной дороги состоялась пресс-конференция, посвященная предотвращению противоправных действий на объектах железнодорожного транспорта. В ходе встречи с представителями СМИ начальник Дальневосточного регионального центра безопасности Михаил Максуров отметил, что ОАО «РЖД» уделяет повышенное внимание вопросам безопасности граждан на объектах железнодорожного транспорта.

— В 2011–2013 годах в рамках программы транспортной безопасности на оборудование системами технических средств охраны железнодорожных объектов, большого скопления людей компания направит около 2 млрд рублей. А в 2007–2011 годах на оснащение техническими средствами охраны около 42 объектов особой важности Дальневосточная железная дорога затратила около 170 млн рублей.

В рамках пресс-конференции обсуждалась проблема абсолютной незащищенности перронов железнодорожных вокзалов от действий террористов.

— Законодательно не запрещен вход на вокзалы и перроны провожающих и встречающих, — ответил на вопрос начальник Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов Владимир Долганов. — Но вместе с муниципальными образованиями Дальневосточного региона сегодня решается вопрос об удалении автомобильных парковок от зданий вокзалов на 30 метров.

Волновала представителей прессы и проблема досмотра посетителей вокзалов.

— На данный момент досмотры имеют право проводить только сотрудники милиции, — подтвердил Владимир Долганов. — Однако ОАО «РЖД» приступает к созданию собственного охранного предприятия, за сотрудниками которого будут законодательно закреплены функции, аналогичные исполняемым службой авиационной безопасности, работающей на металлодетекторах. До 1 июня 2011 года «арками» будут оборудованы вокзалы первой очереди — внеклассные и 1 класса: Хабаровск, Владивосток, Уссурийск, Гродеково, Хасан, Тынды, Нерюнгри, Комсомольск-на-Амуре, Ванино и Биробиджан. Планируется также приобретение для них локализаторов взрыва и газоанализаторов. А до конца года пропускные кордоны появятся на всех остальных вокзалах.

Не все гладко и с системами видеонаблюдения, которыми на сегодняшний день оборудованы дальневосточные железнодорожные вокзалы.

— Видеонаблюдение, позволяющее различить лицо человека на расстоянии, к сожалению, не более 25 метров, на вокзале, например, Комсомольск-на-Амуре, функционирует с 2002 года, — рассказал присутствующим заместитель начальника УВДТ по ДФО Сергей Зайцев. — Поэтому принята программа модернизации видеонаблюдения на данном вокзале, на что уже выделено более 7 млн рублей. Подобная модернизация ожидается и вокзалы Владивостока, Хабаровска, Уссурийска, Находки. Помимо увеличения числа видеокамер, на вокзалах планируется внедрение систе-

мы «Видеопоток», позволяющей выявлять в общей людской массе, пропуская информацию через компьютерную базу данных, граждан, находящихся в розыске.

Однако сегодня, например, на вокзале Хабаровска работает только два оператора видеонаблюдения, а подозрительную личность работник милиции должен по-старинке «высмотреть» в толпе.

Журналисты не обошли вниманием и проблемы, связанные с железной дорогой, являющейся зоной повышенной опасности.

— В 2010 году на Дальневосточной железной дороге были смертельно травмированы 93 человека, — привел неутешительные цифры Михаил Максуров. — Основная причина — нарушение правил передвижения в зоне повышенной опасности.

Низкие платформы, например, на ст. Хабаровск-1, позволяют пассажирам, проигнорировав виадук, с риском для жизни пересекать железнодорожные пути. Наличие очевидной проблемы признал и Владимир Долганов, заверивший присутствовавших, что к 2013 году в рамках реконструкции, которая обойдется приблизительно в 400 млн рублей, железнодорожные платформы станут недоступными. Это, конечно, будет далеко не последние преобразования и финансовые вливания, направленные на совершенствование системы безопасности на железнодорожном транспорте. На реализации этой цели ОАО «РЖД», по заявлению Владимира Якунина, понесет около 13 трлн рублей.

Наталья ОХОТНАЯ

НЕ ЗАБУДЬТЕ ОФОРМИТЬ НАЛОГОВЫЙ ВЫЧЕТ!

Отделение ПФР по Хабаровскому краю напоминает участникам Программы государственного финансирования пенсии, что дополнительные страховые взносы, перечисленные в рамках Программы на накопительную часть трудовой пенсии, не облагаются налогом на доходы физических лиц. Поэтому граждане могут получить социальный налоговый вычет в размере 13 процентов от суммы перечисленных страховых взносов. Получение социального налогового вычета ограничено предельной суммой в 120 тыс. рублей. То есть максимальная сумма налога, возвращаемая налогоплательщику, составит 15 600 рублей (120 000 x 13 %).

Например, если гражданин в 2010 году в рамках программы перечислил 12 000 рублей, то в 2011 году он может вернуть в виде налогового вычета 1560 рублей.

Таким образом, расходы участника программы, перечислившего в 2010 году в счет будущей пенсии 12 000 рублей и оформившего налоговый вычет, составят всего 10 440 рублей. При этом государство по итогам финансового года в мае зачислит на его индивидуальный лицевой счет 12 000 рублей. В итоге накопительная часть пенсии увеличится на 24 000 рублей и доходность составит 113 процентов. И это без учета дохода от инвестирования этих средств.

Для оформления налогового вычета необходимо обратиться в налоговый орган по месту жительства. Подтверждением ваших расходов будут являться квитанции об уплате дополнительных страховых взносов через банк, а в случае удержания сумм из заработной платы по заявлению работодателю — справка из бухгалтерии.

Оформить налоговый вычет можно также на взносы, уплаченные в рамках добровольных программ негосударственного пенсионного обеспечения, которые предлагают негосударственные пенсионные фонды.

Программа государственного финансирования пенсии — это уникальная возможность увеличить свою будущую пенсию при финансовой поддержке государства. Если гражданин перечисляет на накопительную часть своей будущей пенсии не менее 2000 рублей в год, государство удваивает этот взнос в пределах до 12 000 рублей в год, внося на его пенсионный счет такую же сумму. Вступить в Программу можно только до 1 октября 2013 года. Государственная поддержка будет осуществляться 10 лет, начиная с года, следующего за годом перечисления гражданином первого взноса.

В Хабаровском крае участниками программы стали более 35 тысяч человек. В 2009 и в 2010 годах от них поступило 67 млн рублей дополнительных страховых взносов.

За подробной консультацией можно обратиться в территориальный орган ПФР, а также позвонить по телефону контакт-центра Отделения ПФР по Хабаровскому краю — 46-01-46.

ЛУЧШИЕ ПО ПРОФЕССИИ В ОТРАСЛИ

Бригады, участки, смены, колонны

По хозяйству перевозок:

— смена станции Тынды Дальневосточной дирекции управления движения (руководитель Н. А. Валлич).

По локомотивному хозяйству:

— грузо-пассажирская колонна эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 (руководитель С. А. Макиевский);

— бригада ремонтного локомотивного депо Дальневосточное (руководитель А. В. Рыжков);

— участок ремонтного локомотивного депо Амурское (руководитель А. В. Васильев);

— участок локомотивного депо Приморское (руководитель Р. А. Китаев);

— участок локомотивного депо Сибирцево (руководитель В. А. Швед).

По вагонному хозяйству:

— бригада ремонтного вагонного депо Тынды (руководитель Р. Ю. Павлович).

По хозяйству пути:

— участок Ружинской дистанции пути (руководитель И. Н. Шилин);

— участок Спасск-Дальненской дистанции пути (руководитель С. И. Елицкий);

— околотов Юкталинской дистанции пути (руководитель С. З. Иванюк);

— участок путевой машинной станции № 220 Дальневосточной дирекции по ремонту пути (руководитель К. Г. Скворцов);

По хозяйству автоматики и телемеханики:

— бригада Спасск-Дальненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки (руководитель В. В. Савченко).

По хозяйству электрификации и электроснабжения:

— бригада Февральской дистанции электроснабжения (руководитель С. В. Погорелов).

По хозяйству гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения:

— бригада участка Уссурийской дистанции гражданских сооружений (руководитель Л. И. Финюкова);

— участок Тындинской дистанции гражданских сооружений (руководитель М. В. Петухова).

По хозяйству коммерческой работы в сфере грузовых перевозок:

— бригада Комсомольской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций (руководитель В. К. Белоусов);

— участок Владивостокской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций (руководитель И. Ю. Науменко);

— участок — дистанционная мастерская Сахалинской дирекции по управлению терминально-складским комплексом (руководитель М. П. Ларин).

Мастера и руководители среднего звена

По хозяйству перевозок:

— Кудрик Геннадий Федорович — маневровый диспетчер ст. Тынды;

— Дмитриченко Анна Вячеславовна — дежурный по ст. Уссурийск.

По локомотивному хозяйству:

— Багин Юрий Петрович — мастер участка ремонтного локомотивного депо Приморское;

— Васильев Алексей Валерьевич — мастер ремонтного локомотивного депо Амурское;

— Дубко Юрий Борисович — старший мастер участка производства ремонтного локомотивного депо Дальневосточное.

По вагонному хозяйству:

— Задорожин Анатолий Анатольевич — мастер депо Чита Дальневосточной дирекции по ремонту грузовых вагонов;

— Игнатъева Елена Анатольевна — мастер ремонтного вагонного депо Партизанск;

— Комарь Ирина Петровна — мастер эксплуатационного вагонного депо Тынды.

По хозяйству пути:

— Дергунова Светлана Геннадьевна — мастер участка производства ПМС-313;

— Шишкин Сергей Александрович — мастер СПМС-317;

По хозяйству автоматики, телемеханики и связи:

— Дешко Олег Викторович — начальник участка производства Владивостокского РЦС;

— Савинский Виктор Андреевич — старший электромеханик Сахалинской дирекции связи.

По хозяйству коммерческой работы:

— Парикваш Михаил Леонидович — начальник участка производства Хабаровской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций.

По хозяйству электрификации и электроснабжения:

— Степанец Галина Бенуаровна — старший энергодиспетчер Хабаровской дистанции электроснабжения.

Работники массовых профессий:

По ЦФО:

— Крысина Наталья Владимировна — агент линейного агентства фирменного транспортного обслуживания ст. Находка-Восточная.

По хозяйству перевозок:

— Сергиенко Александр Витальевич — составитель поездов ст. Ванино.

По локомотивному хозяйству:

— Токарев Сергей Анатольевич — машинист тепловоза экс-

плуатационного локомотивного депо Новый Ургал;

— Сташко Юрий Михайлович — слесарь по ремонту подвижного состава ремонтного локомотивного депо Приморское;

— Цысь Владимир Федорович — слесарь по ремонту подвижного состава ремонтного локомотивного депо Амурское.

По вагонному хозяйству:

— Косынкин Александр Анатольевич — осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Комсомольск-на-Амуре;

— Потеха Владимир Владимирович — слесарь по ремонту подвижного состава ремонтного вагонного депо Ружино.

По хозяйству пути:

— Блинов Владимир Анатольевич — бригадир по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений Спасск-Дальненской дистанции пути;

— Рыбаков Владимир Николаевич — машинист железнодорожно-строительной машины Путевой машинной станции по эксплуатации и ремонту путевых машин № 310;

— Червен Петр Федорович — монтер пути шестой Хабаровской дистанции пути.

По пассажирскому хозяйству:

— Воробьев Вадим Вадимович — осмотрщик-ремонтник вагонов ПТО Южно-Сахалинск Дальневосточной дирекции по обслуживанию пассажиров;

— Попова Оксана Викторовна — дежурный по комнате отдыха вокзала на ст. Хабаровск-1 Дальневосточной региональной ДЖВ.

По хозяйству автоматики и телемеханики:

— Когденко Александр Валерьевич — электромеханик Хабаровской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

По хозяйству электрификации и электроснабжения:

— Кащенко Евгений Александрович — машинист автоматрисы Облученской дистанции электроснабжения.

По хозяйству гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения:

— Куролесов Федор Петрович — слесарь по ремонту оборудования котельных Дирекции по тепловодоснабжению;

— Медведь Анатолий Дмитриевич — монтажник санитарно-технических систем и оборудования Южно-Сахалинской дистанции гражданских сооружений;

— Климачева Елена Сергеевна — штукатур Уссурийской дистанции гражданских сооружений.

По негосударственным учреждениям здравоохранения:

— Шевченко Оксана Александровна — медицинская сестра НУЗ «Узловая поликлиника на станции Партизанск».

ПООЩРЕННЫ АКТИВИСТЫ ПРОФСОЮЗА

В ремонтном локомотивном депо Амурское Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава поощрены наиболее активные члены профсоюза

Поощрение приурочено к очередной дате Роспрофжела. Главными критериями при решении вопроса о поощрении были вклад в работу с членами профсоюза, участие в защите их прав в социально трудовых отношениях, информационная работа, роль члена профсоюза в жизни первичной профорганизации. После дискуссий и горячих обсуждений лучшими из лучших были признаны Ирина Андреева, Любовь Шубина, Лариса Коренева, Марина Хорзеева. На заседании профкома было принято решение поощрить работников почетными грамотами председателя профсоюзного комитета и денежными премиями в размере 2000 рублей. Грамоты были вручены в теплой обстановке, располагающей к дискуссии и приятному общению, на общем собрании коллектива депо при подведении итогов работы за первый квартал текущего года.

Евгений БЕЛОВ,

председатель профкома ремонтного локомотивного депо Амурское

ПОЛУВЕКОВОЙ ЮБИЛЕЙ ИНСПЕКТОРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ



Коллектив дефектоскопного цеха Тындинской дистанции пути и профком предприятия торжественно чествовали оператора дефектоскопной тележки Зою Мискевич по случаю ее юбилея. Теплые слова поздравлений в адрес виновницы торжества прозвучали от председателя профкома Валерия Сомовича, товарищей по работе. Они говорили о многолетней и безупречной работе Зои Петровны в дистанции пути, ее активном участии в общественной жизни. Вот уже немало лет она является общественным инспектором по безопасности движения поездов.

Секретами мастерства Зоя Петровна охотно делится с коллегами. Особое внимание при этом обращает на необходимость быть собранным и внимательным при проверках. Если инспектор контролирует состояние пути, он должен знать о недостатках все, и запрограммировать себя на поиск возможной неисправности. Для этого, конечно, нужны опыт, «незамыленный» глаз, знание особенностей строения пути. Зимой следует обращать особое внимание на надрессовку. Круглый год нужно следить за состоянием стыковых зазоров, особенно в периоды резкого колебания температур. Зимой необходимо предотвратить разрыв рельсов, летом — выброс рельсовой плети.

Общественная деятельность Зои Петровны не раз получала высокую оценку руководства. В 2006 году, дважды подряд, по итогам первого и второго кварталов З. П. Мискевич удостоивалась почетного звания «Лучший общественный инспектор Дальневосточной железной дороги». И позже ее не раз поощряли денежными премиями и ценными подарками от профсоюза.

А о добром чествовании в день юбилея Зое Петровне будет напоминать памятный сувенир, врученный председателем профкома родной дистанции.

Геннадий АСТАХОВ

В ПРОФКОМ С БЛАГОДАРНОСТЬЮ

На собрании коллектива НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында», где обсуждалось выполнение обязательств колдоговора, водители высказали претензии администрации по поводу неудовлетворительного обеспечения спецодеждой. В теплое время года им необходимы фартуки, резиновые сапоги для мойки и проведения ремонта автомобилей. Зимой нужны хлопчатобумажные брюки и куртки на утепленной основе.

Недавно избранная председателем профкома заведующая женской консультацией Ольга Волошина взяла вопрос на контроль. Она встретила с водителями, инженером по охране труда Мариной Камышниковой, сообща определили в каком количестве и каких размеров требуется спецодежда. Официально оформленное требование направлено главному врачу больницы Юрию Коршняку.

Недавно в профком приходила диспетчер гаража Наталья Хмара. Она сообщила, что деньги на приобретение спецодежды выделены, и от имени водителей поблагодарила профсоюзного лидера за внимание и помощь.

УСЛОВИЯ СТАЛИ ЛУЧШЕ

В ОАО «ЖТК» состоялась конференция трудового коллектива, на которой подведены итоги выполнения коллективного договора за 2010 год

Благодаря правильным управленческим решениям и отношению работников к своим обязанностям по итогам работы за 2009 год компания вышла с прибылью, и уже в 2010 году социальный пакет вырос. И подтверждением тому — новый колдоговор, впервые заключенный сразу на три года, а не на один, как все предыдущие.

С докладом на конференции выступила профсоюзный лидер ОАО «ЖТК» Елена Терещенко. Она отметила, что по одному пункту коллективный договор их

компании даже лучше, чем в ОАО «РЖД». Речь идет о стоимости пребывания детей в дошкольных учреждениях: в ЖТК она компенсируется в размере 30 процентов от родительской оплаты вне зависимости от формы собственности учреждения. Для работников ЖТК, чьи зарплаты являются самыми низкими из всех «дочек» ОАО «РЖД», этот пункт колдоговора отнюдь не лишней.

На конференции говорилось и об актуальных проблемах. В частности, обсуждался такой большой вопрос как преобладание пенсионеров и ветеранов над количеством работающих. Как отметила эксперт ЦК Роспрофжеле Надежда Федосеева, в ОАО «ЖТК» эта цифра чуть ли не самая высо-

кая. И за социальный пакет неработающих пенсионеров компания затратила чуть ли не в два раза больше средств, нежели на соцпакет для работников. В итоге было принято решение обратиться в объединение работодателей, ОАО «РЖД» и ЦК профсоюза за решения этой непростой и для не новой проблемы. По задумке, учет всех ветеранов и пенсионеров может вестись в ОАО «РЖД», а деньги будут перечисляться через фонд «Почет». Но окончательное решение, которое позволит «дочкам» больше средств тратить на гарантии работникам, а не пенсионерам, еще не принято.

Обязательство коллективного договора 2010 года конференция признала в целом выполненными.

ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

Он состоялся на конференции работников Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций

25 марта 2011 года состоялась конференция работников Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций по выполнению обязательств коллективного договора за 2010 год. В конференции приняли участие председатель Владивостокского филиала дорпрофсоюза Наталья Ивановна Лямина, начальник Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций Игорь Валерьевич Максимов, председатель профсоюзного комитета Светлана Васильевна Переверзева.

В отчетном докладе начальника центра Игоря Валерьевича Максимова было отмечено, что коллектив пережил два перехода в дирекцию — Дальневосточную, а затем Центральную. Работа коллектива Владивостокского центра осуществлялась в период возрастания грузопотока на Дальневосточную дорогу. Прозвучала тревога за состояние безопасности движения поездов и охраны труда, производственного травматизма. Но мероприятия по профилактике производственного травматизма не позволили исключить его случаи на станциях центра и обеспечить в полной мере безопасность труда работников. Доказательство этому — наличие трех несчастных случаев с работниками станций Новошахтинская, Гайдамак, Владивосток.

— В 2010 году подлежало аттестации по условиям охраны труда 286 места с количеством работающих 1076 человек. Работа по аттестации рабочих мест выполнена в полном объеме, освоено 1 млн рублей, — сказал Игорь Валерьевич.

В отчете председателя профсоюзного комитета Светланы Васильевны Переверзевой говорилось о важном направлении работы профсоюзной организации — социально-экономической защите членов профсоюза, что особенно важно в период реформирования железнодорожного транспорта.

В вопросах трудового законодательства администрация и профком проводили работу по погашению индивидуальных трудовых споров. Отмечено, что обращений поступало много. Заявления и обращения рассматривались совместно с администрацией центра, проводились консультации и разъяснения по приме-

нению трудового законодательства и других нормативных актов.

В ходе конференции было сказано, что заработная плата выплачивалась в основном в сроки, предусмотренные коллективным договором, но имела место неоднократная задержка зарплаты работникам станций Арсеньев, Новочугуевка, Спасск-Дальний, Сибирцево.

— Считаю, что недостаточное средств выделено на вознаграждение по безаварийной работе, — отметила председатель профкома. — Приказом начальника Владивостокского центра отмечены 353 работника, сумма выплаты составила 6931,5 тыс. рублей, но работников, достойных получить данное вознаграждение, гораздо больше.

Вместе с тем в отчете профкома отмечалось, что за последнее время снижена ответственность руководителей станций, председателей цеховых комитетов по мобилизации всех производственных резервов, сокращению потерь от аварий и браков в поездной и маневровой работе и участия трудовых коллективов в отраслевом соревновании. За третий квартал 2010 года только 4 станции участвовали и стали победителями: Находка, Смольяниново, Спасск-Дальний, Угольная.

Профсоюзный комитет очень обеспокоен, что до настоящего времени не заключен договор Дальневосточной дирекцией на оздоровление работников в местных здравницах — санаториях «Шмаковка», «Белокуриха», «Кульдур», «Амурский залив». Медицинские работники чаще всего в выдаваемых справках рекомендуют работникам центра пройти лечение в данных санаториях. Заключены договоры на зубопротезирование для неработающих пенсионеров с НУЗ «Отделенческая клиническая больница на станции Владивосток» и НУЗ «Узловая больница на станции Уссурийск». Но для неработающих пенсионеров станций Партизанск и Находка это представляет большую сложность — нужно добраться до Владивостока или Уссурийска, в чужом городе найти поликлинику, после проведения процедур поздно возвращаться обратно, когда автобусы по Партизанску и Находке уже не ходят. И при этом зубопротезирование занимает не один день. Необходимо пересмотреть этот вопрос и решить проблему в первую

очередь с точки зрения удобства пенсионеров.

В ходе обсуждения докладов делегаты поднимали разные актуальные сегодня вопросы. Например, председатель профкома станции Уссурийск Наталья Владимировна Минаева заметила, что нужно рассмотреть вопрос о вводе дополнительных единиц разъездных дежурных и обучении операторов на дежурных по станции.

— Начальники маленьких станций практически работают дежурными по станции. Даже созыв сегодняшней конференции был большой проблемой, так как на многих станциях трехсменный режим работы — обычное дело, — заметила Наталья Минаева.

Большой проблемой является укомплектование штата работников линейных станций, так как на линии нет жилья, а доплата за съем жилья для молодых специалистов не покрывает и 10 процентов этих расходов. Поэтому молодые люди стараются трудоустроиться по месту жительства либо вынуждены ездить на работу на большие расстояния.

Другая проблема и боль — это отсутствие на станциях питьевой воды. Вода отсутствует практически на всех станциях, в т. ч. Новошахтинская, Дубининский, Приморская, Хасан, Посъет, а ведь это не маленькие станции. На станции Новошахтинская нет даже технической воды.

— Не могу не коснуться вопроса выплаты вознаграждения за безопасность движения поездов, продолжила свое выступление Наталья Владимировна. Руководители станций должны своевременно объяснять своим работникам, по каким причинам ему не выплачено вознаграждение.

Вместе с тем председатель профкома ст. Уссурийск отметила, что многие вопросы решаются. Например, решены проблемы с освещением по станции Посъет, отремонтировано бытовое помещение, готовится к бурению скважина для подачи воды на этой станции, в стадии завершения скважина на станции Ярославка, прекрасное и просторное отстроено помещение станции. Оперативно на уровне кадровой службы ДЦС-3 решен вопрос по ветеранской организации ДЦС-3 на Уссурийском узле, избран

достойный председатель, который уже приступил к работе.

Председатель профкома станции Находка Татьяна Павловна Ровенских рассказала о том, что в связи с неоднократными переходами из структуры в структуру сократились многие должности. Это кладовщики, станционные рабочие, доставщики корреспонденции, инженеры по охране труда, инженеры по подготовке кадров, специалисты по управлению персоналом, штатное расписание сократили до минимума, а объем работы увеличился. Корреспонденция приходит редко, телефонная связь не всегда надежная, а на многих станциях до сих пор нет электронной почты: на станциях Большой Камень, Дунай, Петровка, Стрелковая, Кузнецово.

На станции Крабовая есть должность инженера по охране труда, который обслуживает участок от станции Мыс Астафьева и до Партизанска. Но сейчас планируется перенести его рабочее место во Владивосток, а сам инженер два раза в месяц будет приезжать на линию. Вопрос: для кого это удобно?

Частая смена руководителей станций отрицательно сказывается на организации оперативной работы предприятия. На должность начальника станции назначают молодых специалистов, ДС не успевает освоиться в этой должности. Раньше, чтобы стать руководителем, обязательно надо было отработать дежурным по станции, а сейчас назначают почти сразу после окончания учебного заведения.

— Хочу немного сказать о движении электропоездов на нашем участке, — подняла большую тему председатель профкома ст. Находка. — Хотя это уже не наша структура, но пользуются все же этой услугой и наши работники. Из Находки идет только одна скоростная электричка утром, где не действуют проездные билеты формы № 11, а стоимость проезда в ней выше, чем в простом электропоезде. Расписание постоянно меняется без предварительной информации для пассажиров. Вечерняя электричка приходит в Партизанск в то время, когда уже нет ни одного автобуса, здание вокзала закрыто. Напрашивается вопрос: как работникам линии добираться домой? Практически все ДСП участка — от Новонежино

до Красноармейского — живут в Партизанске, и куда деваться пассажирам, прибывшим на последней электричке?

Электропоезд № 6467 сообщением Тихоокеанская—Партизанск отправляется в 9 час. 12 мин. (время московское), когда не закончился рабочий день. Последний электропоезд № 6703 уходит из Находки в 14 час. 26 мин, когда рабочий день у сменных работников закончился полтора часа назад. Расписание меняется, и от этого страдают работники низшего звена, а также и пенсионеры.

— В 2010 году мы неоднократно обращались к руководству о решении вопроса о помещении составителей на станции Крабовая, — продолжила свое выступление Татьяна Ровенских. — В штат ввели 10 единиц, а помещения маленькое, кабинок на всех не хватает, дополнительные кабинки ставить негде, титан малого объема, воды на всех не хватает. Просим решить вопрос о постановке здания на баланс НГЧ-5 и произвести капитальный ремонт. Построили хорошую больницу на ст. Партизанск — закрыли, столовые — закрыли, единственный железнодорожный детский сад в Находке и Находке Восточной — закрыли.

В ходе обсуждения итогов выполнения обязательств коллективного договора работе администрации и профсоюзного комитета делегатами дана удовлетворительная оценка.

Работа администрации и профсоюзного комитета в 2011–2013 годах будет направлена на выполнение коллективного договора ОАО «РЖД», способствующего стабильной и эффективной деятельности компании, усилению социальной ответственности сторон за результаты производственно-экономической деятельности, исключению имеющихся недостатков, в первую очередь в вопросах безопасности движения поездов, охраны труда, профилактике производственного травматизма, трудовой дисциплины, оплаты труда, режима труда и отдыха работников, предоставления социальных гарантий.

Светлана ПЕРЕВЕРЗЕВА,
председатель профсоюзного комитета Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций

А БЕЗ ПРОКУРАТУРЫ НЕЛЬЗЯ?

Кое-что изменилось

В ремонтном локомотивном депо Тынды-Северная более двух лет отсутствовала химическая чистка спецодежды работников. Людям приходилось трудиться в средствах индивидуальной защиты, состояние которых не отвечало элементарным нормам санитарии. Тем самым грубо нарушалась статья 212 Трудового кодекса РФ, ряд других нормативных документов. Хотя объективно ситуацию можно было исправить: предприятие приобрело новую машину химчистки, но она бездействовала

Технический инспектор труда профсоюза Тындинского филиала дорпрофсожа Сергей Марков, естественно, не мог пройти мимо такого вопиющего факта. В течение 2010 года он неоднократно встречался с руководством депо, вел переговоры по вводу в эксплуатацию оборудования. Руководитель предприятия И. Н. Кохановский соглашался с инспектором, но мер никаких не принимал. В нарушение пункта 32 Межотраслевых правил обеспечения работников специальной одеждой, спецодеждой и другими средствами индивидуальной защиты руководство ремонтного локомотивного депо ничего не делало, чтобы привлечь для выполнения этой операции другие организации по гражданско-правовому договору.

Не проявлялось заботы и о создании здоровых и безопасных условий труда. Рабочие проходы цеха ТР-3 загромождены различными техническими устройствами, бочками, аккумуляторами. Пол отделения по ремонту кислотных аккумуляторов «украшает» глубокая выбоина. В смотровых канавах на 24-26 депоовском пути есть лампы освещения, не закрытые плафонами, часть осветительной аппаратуры вообще не действует. Дно смотровых канав загрязнено отработанными нефтепродуктами, залито водой. Уборка цеха ТО-3 проводится некачественно, пол не засыпается веществами, впитывающими мазут и другие нефтепродукты. Все эти нарушения, не отвечающие требованиям охраны труда, могут привести к производственному травматизму ремонтников.

Кроме того, в депо длительное время бездействовал один из блоков санитарно-бытовых помещений, из-за чего работники не могли принять душ.

Бездействие администрации побудило технического инспектора труда профсоюза 9 ноября 2010 года выдать представление об устранении нарушений норм и правил охраны труда. Проверки в ноябре, декабре 2010 года и в январе 2011 показали, что начальник депо выполнять законные требования инспектора не собирается. 9 февраля текущего года

руководителю предприятия было выдано очередное представление. Однако обозначенные в нем нарушения не устранялись.

Закон дает право техническому инспектору труда профсоюза в случае систематического игнорирования выданных им представлений обратиться с ходатайством в органы прокуратуры о привлечении к ответственности должностного лица. Что и сделал, реализовав законное право, Тындинский филиал дорпрофсожа 4 марта сего года.

Заместителем транспортного прокурора А. Ф. Болмат сообщено заявителю, что прокуратурой на основании представленных филиалом документов начальнику ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная внесено представление с требованием об устранении выявленных нарушений законодательства в области охраны труда и недопущению их в дальнейшем. Кроме того, 14 марта 2011 года в отношении начальника депо И. Н. Кохановского возбуждено дело об административном правонарушении, выразившемся в нарушении законодательства о труде и охране труда. Оно направлено для рассмотрения в государственную инспекцию труда Амурской области. 15 марта начальник депо привлечен к административной ответственности и на него наложен штраф в размере 1000 рублей.

Что же изменилось после наказания руководителя? Много. Запущена в работу химчистка, работающая по графику: два дня с двухдневным перерывом с 8 до 20 часов. Стали действовать 20 сеток в душевых блока мужских санитарно-бытовых помещений. Это стало следствием ремонта, проведенного в течение полугодия работниками Тындинской дистанции гражданских сооружений под личным контролем заместителя начальника дороги по Тындинскому региону Ю. А. Пирогова и технического инспектора труда профсоюза Тындинского филиала дорпрофсожа С. И. Маркова.

Возникает резонный вопрос: зачем начальнику депо понадобилось ждать вмешательства органов прокуратуры и наказания? Неужели нельзя было своевременно пустить в действие хотя бы химчистку? Тем более что для этого были все условия.

Химчистка так и не работает

Аналогичной мере воздействия — административной ответственности в виде штрафа в 1000 рублей подвергнут и начальник Тындинского ремонтного вагонного депо П. В. Герасимов. Он проигнорировал три представления технического инспектора труда.

Речь в них шла о том, что на предприятии бездействует химчистка спецодежды, не восстанов-

ливаются ранее демонтированные краны и душевые сетки в санитарно-бытовых помещениях на втором и третьем этажах административно-бытового корпуса здания депо. Из требуемых по норме 22 кранов работают 12. И это на 100 работников вагоноколесных мастерских в условиях сильного загрязнения тела. Рабочие проходы в этих мастерских постоянно загромождены колесными парами, дисками колес и их осями, что в любой момент может привести к травматизму с очень серьезными последствиями.

После вмешательства прокуратуры, начальником депо издан приказ о наказании главного инженера Б. Н. Камышного за ненадлежащее исполнение возложенных на него обязанностей, выразившихся в несвоевременном устранении замечаний технического инспектора. Ему объявлено замечание. Рабочие проходы в вагоноколесных мастерских освобождены, душевые сетки восстановлены. А вот химчистка так и бездействует.

Пора понять руководителям предприятий, что выполнять требования технического инспектора труда профсоюза все равно придется. И лучше это делать своевременно, чтобы не создавать прежде всего самим себе, лишней головной боли.

Геннадий АСТАХОВ

СВОИМ ЕДИНСТВОМ МЫ СИЛЬНЫ

На съезде было отмечено, что деятельность Центрального комитета профсоюза в отчетный период осуществлялась в процессе все продолжающегося реформирования железнодорожного транспорта, транспортного строительства и других отраслей. Существенное изменение экономических условий, финансовый кризис коснулись практически всех предприятий, организаций, в которых действует наш профсоюз.

Выполняя решения XXIX Съезда, Центральный комитет профсоюза на период структурных реформ указанным отраслям заложил основы действенной системы социального партнерства, благодаря которой удалось совершенствовать ранее созданный механизм защиты социально-трудовых и связанных с ними экономических прав и интересов работников посредством заключения коллективных договоров и соглашений в сфере труда. С участием и по согласованию с Центральным комитетом профсоюза приняты важнейшие нормативные документы по оплате труда, гарантиям и компенсациям работников, разработан механизм реального повышения заработной платы и ее индексации.

Произошли позитивные изменения в социальной политике на железнодорожном транспорте, в метрополитенах и транспортном строительстве. В условиях нестабильной экономической обстановки удалось сохранить основное количество рабочих мест на предприятиях, большинство льгот и социальных гарантий работникам, обеспечить правовую защиту членов профсоюза, создать нормальные условия для их производственного труда и производственного быта.

Ежегодно на всех уровнях соци-

ального партнерства профсоюзными организациями заключается более 800 коллективных договоров. Подписан Коллективный договор ОАО «Российские железные дороги» на 2011–2013 годы, в котором не только сохранены основные действующие меры социально-экономической защиты работников, но и урегулированы новые формы социальной поддержки всех без исключения работников, членов их семей и пенсионеров. Он стал единым для всех филиалов и иных структурных подразделений компании.

Считая вопросы вознаграждения работников за труд ключевыми и злободневными на современном этапе развития общества, Центральный комитет профсоюза совместно с работодателями прилагает много усилий по совершенствованию систем оплаты труда и повышению мотивационной роли заработной платы в организациях.

Несмотря на предпринимаемые меры, уровень и структура заработной платы остаются в числе самых проблемных. За период с апреля 2006 года по январь 2010 года в ОАО «Российские железные дороги» среднемесячная заработная плата работников, занятых на перевозках, возросла в 2,4 раза, уровень реальной заработной платы вырос в 1,5 раза при росте цен за этот период в 1,6 раза. Такое положение и во многих других организациях.

Реформирование железнодорожного транспорта, изменения в трудовом законодательстве Российской Федерации вызвали необходимость принятия решений по оптимизации организационной структуры профсоюза. При этом главной задачей для профсоюзных органов стало

сохранение полномочий, обеспечивающих представительство и действенную защиту социально-трудовых и связанных с ними экономических прав и интересов членов профсоюза.

В 2008 году состоялся внеочередной XXX Съезд профсоюза, на котором были приняты изменения и дополнения в Устав, закрепившие происходящие преобразования в профсоюзе.

В организациях хозяйствующих субъектов и их структурных подразделениях правовыми инспекторами труда профсоюза за указанный период проведены 18 тысяч 959 проверок соблюдения трудового законодательства. По их результатам руководителям всех уровней внесены 16 тысяч 297 представлений об устранении нарушений трудовых прав и интересов работников, 459 работников, уволенных незаконно, восстановлены на работе, отменены 7 тысяч 803 неправомерно наложенных дисциплинарных взысканий, в пользу работников взыскано почти 776 млн рублей, по разным причинам ранее недоплаченных им в качестве заработной платы, премий и других обязательных платежей. Кроме того, по требованию правовых инспекторов труда профсоюза к ответственности привлечены 1 тысяча 64 руководящих работника различного уровня, виновных в нарушении трудового законодательства.

За пять лет технической инспекцией труда выявлено более 250 тысяч нарушений, выдано свыше 18,5 тысячи представлений об их устранении, предъявлено около 11 тысяч требований о приостановке работ в случае непосредственной угрозы жизни и здоровью работников и более

2,5 тысячи требований о привлечении к ответственности лиц, виновных в нарушении законодательства по охране труда.

Профсоюз последовательно выполнял свои партнерские обязательства в рамках Коллективного договора ОАО «Российские железные дороги» и в соответствии с долгосрочной программой Роспрофжела по оказанию содействия хозяйственно-управленческим структурам отрасли по укреплению трудовой и технологической дисциплины и обеспечению безопасности движения поездов.

Значительное внимание профсоюзом уделяется санаторно-курортному, восстановительному лечению, оздоровлению работников и членов их семей. В отчетном периоде оздоровлено более 490 тысяч детей работников, в том числе 71 тысяча детей — на Черноморском побережье Краснодарского края.

Традиционно на хорошем уровне реализуются туристические программы на Байкал и Алтай. Положительный резонанс в трудовых коллективах имеет программа «Узнай свою страну». Свыше 4500 детей со всех регионов России в дни зимних школьных каникул имели возможность ознакомиться с достопримечательностями Москвы, Санкт-Петербурга, Чехии, посетить Кремлевскую елку.

С 2007 года Центральный комитет профсоюза ежегодно финансировал более 20 спортивных соревнований, проводимых совместно с РФСО «Локомотив». В 2009 году профсоюз впервые в России провел Молодежные игры по неолимпийским видам спорта для более 4000 молодых работников ОАО «Российские желез-

ные дороги», дочерних обществ, метрополитенов, ведомственной охраны, вертикальных структур, студентов отраслевых учебных заведений. В год 65-летия Великой Победы и 105-летия профсоюза участниками игр «Спорт поколений» стали более 100 тысяч человек.

С введением страховой медицины приняты решения о добровольном медицинском страховании работников, а профсоюзные организации осуществляют дополнительно страхование членов профсоюза от несчастных случаев в быту.

Особое и уважительное отношение у профсоюза к ветеранам. В связи с реформированием железнодорожного транспорта, созданием филиалов, других структурных подразделений и дочерних обществ ОАО «Российские железные дороги», в целях обеспечения вопросов социальной защиты неработающих пенсионеров, в 2007 году был установлен единый порядок учета неработающих пенсионеров, что позволило сохранить для них социальные гарантии.

Профсоюз принимал активное участие в разработке нормативных документов и проведении разъяснительной работы по негосударственному пенсионному обеспечению всех работников. По предложению профсоюза положительно решены вопросы медицинского обслуживания в негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «Российские железные дороги» и бесплатного проезда на железнодорожном транспорте для неработающих пенсионеров, награжденных знаками «Почетный железнодорожник», «Почетный железнодорожник».

ПРОФСОЮЗ — ЭТО СИЛА

В свои юные годы Виктор Барановский и не предполагал, что когда-то свяжет свою жизнь с железной дорогой. Вырос он в Красноярском крае, где и окончил автомобильную школу и успел некоторое время поработать по профессии. А после службы в армии так и остался в Советской Гавани.

За 18 лет жизни в дальневосточном городе Виктор Барановский обзавелся семьей и сменил не одно место работы. Попробовал себя в роли водителя на заводе подводных лодок, побывал матросом дальнего плавания у берегов далеких стран и, работая подводником-спасателем, облаченный в костюм весом под 60 кг, погружался в подводный мир. Но семейные обстоятельства вынудили Виктора Владимировича вместе с женой и детьми перебраться поближе к родственникам, в поселок Корфовский.

— В ПМС-186 я устроился монтером пути второго разряда. Потом сдал на третий разряд, а через некоторое время и на четвертый — стропальщика. Почти три года я проработал на ЗЛХ-800 — машине, которая почти в автоматическом режиме зашивает решетку в 25 метров. В те времена выезжали на перегоны, занимались капитальным ремонтом пути, разгружали и загружали вагоны, готовили состав на «окно». А потом я ушел в котельную, где понадобился слесарь-сантехник.

Пять лет назад Виктора Владимировича коллектив выбрал заместителем председателя профсоюзного комитета ПМС-186.

— В отсутствие нашего председателя все вопросы решаю я. Сейчас у нас идет реконструкция котельной, поэтому все время у председателя профкома Николая Алексеевича



Гуркина уходит на согласование планов с проектировщиками и энергетиками. Но работа профсоюзного комитета не стоит на месте. Наша повседневная забота — это нормальные условия труда. За их соответствием стандартам мы и следим. А бытовые полуполевые условия стараемся всячески улучшать: приобретаем телевизоры, микроволновые печи, холодильники, поттеры для оборудования цехов и вагонов. Важно, чтобы работник мог где-то отдохнуть, разогреть еду, выпить горячий чай. Профсоюзный комитет старается обеспечить сотрудников предприятия по мере своих возможностей. Людей надо поддерживать, ведь работа у них сложная. Особенно достается работникам на перегоне, где им приходится мириться с тяжелыми условиями труда. И в снег, и в ветер, и в дождь они находятся в поле, где укрыться, просушиться и обогреться толком негде. В течение «окна» работа не должна прекращаться. Время не ждет. Поэтому порой люди мокрые и озябшие продолжают свой нелегкий труд пока

не закончится «окно». Специфика работы такая. А на базе, считая, условия нормальные. Есть возможность ремонтировать технику, подготавливать ее к летним путевым работам. Материальное обеспечение, конечно, скудное. Все детали идут через Москву, поэтому их приходится добывать буквально с боем. Но работать можно. И многие люди в ПМС трудятся уже долгие годы.

Как председатель комиссии по трудовым спорам Виктор Владимирович принимает активное участие в разрешении конфликтных ситуаций, возникающих на предприятии.

— Чаще всего комиссия рассматривает заявления от работников о несправедливом лишении премии. Конфликты мы решаем быстро, потому что профсоюзный коллектив у нас сильный. Богатый опыт в защите прав работников у нашего председателя, который способен разрешить спорную ситуацию буквально в два слова. Как говорится, профсоюз — это сила.

Наталья ОХОТНАЯ

В 1936 году по приказу комиссара путей сообщения Лазаря Кагановича в целях ликвидации кустарщины, примитивности выполнения путевых работ были организованы 50 машинно-путевых станций с номерами 1—50. Две из них в настоящее время действуют на Дальневосточной железной дороге это ПМС 186 на ст. Корфовская и ПМС-18 на ст. Сибирцево. Первоначально ПМС-186 называлась машинно-путевой станцией № 44. Она была создана в апреле 1936 года, а в октябре отправлена на ст. Иркутск Восточно-Сибирской железной дороги. Отправлением руководил лично Михаил Калинин.

В 1955 году МПС-44 переименовывается в ПДМС-1 (путевая дорожная машинная станция-1), в 1963 году — в путевую машинную станцию № 186.

До 1955 года МПС-44 находилась на военном положении. Начало войны она встретила на ст. Лебех Приморской железной дороги, а День Победы — на ст. Уссурийск. В условиях нехватки квалифицированных кадров и спецформирований НКПС, нехватки рельсов, шпал, стрелочных переводов, паровозов путейцы вели капитальный ремонт пути, по которому осуществлялась переброска к дальневосточным границам вооружения, боеприпасов, горючего, продовольствия для ведения войны с Японией.

Первоначально ПМС организовывались как передвижные формирования и по мере необходимости переезжали с одного участка на другой. Такое положение не создавало стимула к закреплению кадров и не обеспечивало нормальных условий для жизни работников. Поэтому за ПМС стали закрепляться определенные участки дорог и начали создаваться условия для перевода на стационарный режим работы.

В 1977 году ПМС перебазировалась на ст. Корфовская к месту постоянной дислокации. Перевод ПМС-186 на Корфовскую дал возможность создать нормальные условия для жизни, строилось благоустроенное жилье, затем капитально строилась и развивалась производственная база. С этого времени началось строительство депо машин тяжелого типа, мастерских, автогаража, линий по зашивке и расшивке рельсошпальной решетки.

В настоящее время ПМС-186 перепрофилируется в специализированную ПМС для укладки стрелочных переводов. На данном этапе развития ПМС-186 укладывает стрелочные переводы в Хабаровском, Владивостокском, Комсомольском, Тындинском регионах дороги. Для экономии времени и затрат укладка стрелочных переводов производится совместно с капитальным ремонтом пути (до 3 стрелочных переводов в одно совмещенное «окно»). В настоящее время ПМС-186 оснащена тремя кранами для укладки стрелочных переводов (УК 25-СП), 23 механизированными платформами ППК для транспортировки стрелочных переводов. За год производится замена более 200 комплектов стрелочных переводов.

САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ — ЭТО РАБОТА С ЛЮДЬМИ



Инженер по охране труда Наталья Владимировна Семенова пришла на работу в ПМС-186 35 лет назад после окончания Уссурийского техникума железнодорожного транспорта, став свидетелем нового этапа развития предприятия, начавшегося с его передислокации в 1977 году на станцию Корфовская.

— С детства я мечтала работать с людьми, поэтому хотела стать клубным работником. Но жизнь моя сложилась совершенно иначе. Монтер пути — работа, конечно, тяжелая, но интересная. Люди у нас были такие добрые, постоянно помогали, и дело спорилось. Сегодня в ПМС — 191 работник. Только 20 из них — женщины. А раньше девчат много работало. Сейчас вспоминаю, с каким веселым настроением и песнями мы выезжали на перегон и возвращались назад в путеремонтных

летучках. Такая позитивная атмосфера очень помогала в работе. Тогда я была обучена на сигналиста и ограждала бригаду от наезда подвижного состава. Вот так уже в то время я начала отвечать за жизнь и здоровье работников.

Вскоре Наталья Владимировна, влившись в дружный коллектив предприятия, почувствовала себя частью жизни ПМС и задержалась на железной дороге на многие годы.

— Я благодарна людям, с которыми здесь встретила. Мы друг друга отлично понимали, все делили пополам. Постепенно люди, с которыми я начинала работать в ПМС, уходили на пенсию. Остались, конечно, и старожилы, как дорожный мастер Петр Иванович Черный, работающий в ПМС-186 более 30 лет. Вскоре он поедет в Москву за наградой президента ОАО «РЖД». Сейчас коллектив, конечно, меняется, но

думаю, что вновь формирующийся не будет хуже.

За 35 лет работы Наталья Владимировна в ПМС-186 преобразовалась не только коллектив, но само предприятие.

— В свое время нашу путевую машинную станцию направили из Приморья туда, где было больше работы и мы оказались нужнее, — на ст. Корфовская. В зоне обслуживания у нас находится станция Хабаровск-2, где замены требуют много путей. После переезда на Корфовскую мы уже начали строить стационарные рабочие помещения, жилье. В ПМС-186 девять цехов и путевая колонна. Объем работы у нас и сейчас очень большой. Работаем во всех регионах Дальневосточной железной дороги. Сейчас наши работники выполняют работы по смене стрелочных переводов на станции Сухановка. Работники трудятся вахтовым методом: уехавших на 15 дней потом сменяет другая бригада. А 4 апреля планируем запустить еще один комплекс по укладке стрелочных переводов. В мае, как оттаит грунт, наши люди на Бамовскую ветку поедут на три месяца. Там начнет работать путевая ремонтная колонна на укладке 19 км однопутного участка. В ПМС работа, конечно, не простая. Бывают укладки поздние, а иногда и ночные, поэтому в семью добираемся не каждый день, ночуем в вагонах. Считаю, что выдержавшим работу в ПМС будет легко в любой другой железнодорожной структуре.

С течением времени некоторые изменения происходили и в профессиональной деятельности Натальи Владимировны.

— От работы монтером пути я перешла к должности техника, затем просто инженера, а уже потом стала инженером по охране труда. Опыта в охране труда у меня достаточно. К тому же я проходила годовые курсы по безопасности жизнедеятельности. Когда выезжаешь на путь, наблюдаешь за его разборкой, потом за громадой идущей техники, цикличностью технологии, то все это просто завораживает. Но зачарованность не должна затмевать главного — соблюдения норм охраны труда, чего зачастую мы и не видим. Вот поэтому и приходится стоять и следить за безопасностью труда людей, предотвращать угрозу их здоровью и жизни.

Но этим работа с людьми для Натальи Владимировны не ограничивается. И как у профсоюзной активистки у нее хватает забот.

— Я организую работу по оздоровлению детей и взрослых. Зная возраст детишек наших работников, напоминаю о необходимости отправить заявку. Кроме того, организуем культурно-массовую работу, например, выезды на природу в День железнодорожника. Уже два года подряд наши работники выезжают на Бамовскую ветку, поэтому очень сложно всех собрать вместе. А раньше мы очень часто отправлялись в город — в театр или кинотеатры, на Амур. И о перерывах в работе не забываем. Мы приобрели бильярд, теннисный стол. Все желающие в обеденный перерыв могут занять себя. Проводим шахматные, теннисные, бильярдные турниры. Специально для оздоровления наших женщин закупили четыре вида спортивных тренажеров, вклю-

чая беговую дорожку и велотренажер. У нас есть традиция 28 апреля во Всемирный день охраны труда не просто работать безаварийно, но и организовывать интересный конкурс в цехах по забивке костылей. Находятся силачи, способные с одного удара правильно забить костыль. Всех юбиляров ПМС профсоюзный комитет обязательно поздравляет лично. Люди ценят внимание к себе. Три года подряд мужчин предприятия мы премируем на 23 Февраля специальными подарочками. Мелочь, а приятно. У нас каждый заинтересован в профсоюзной жизни, люди активно откликаются на наши просьбы помочь организовать какое-то мероприятие. Например, приобретением конфет и фруктов для новогодних подарков и их формированием у нас занимаются машинисты козловых крана Юлия Кобычева и Наталья Должикова, а также освобожденный бригадир Татьяна Минчинкова. В период подготовки к 75-летию ПМС-186 решили создать специальный фильм о нашем предприятии, собрать фотографии и исторический материал. И люди в этом помогают. И мне хочется пожелать всем нашим работникам здоровья, счастья, благополучия, а самое главное, чтобы у каждого из них был хороший тыл — крепкая семья. Особенно важно это на железной дороге, когда после тяжелой работы человек возвращается усталый, иногда расстроенный чем-то домой, а там его ждет улыбка жена, здоровые и веселые дети и, конечно, уют.

Наталья ОХОТНАЯ

СТОЙКИЕ ЛЮДИ



В ПМС-18 Марина Ивановна Попова, психолог по образованию, начала работу с должности оператора линии стендовой сборки звеньев на железобетонных шпалах ТЛС девять лет назад. Затем были должности секретаря, диспетчера, техника по учету материалов, бригадира базы. В ноябре прошлого года к основной работе добавились серьезные общественные обязанности — работнику предприятия избрали Марину Попову неосвобожденным председателем профсоюзного комитета.

— На мой взгляд, моя нынешняя должность — самая сложная и ответственная за все годы моей работы. Учет материалов, приходящих на базу и уходящих с нее, требует работы с большим объемом требований, накладных, с материалом по входному контролю, с претензионными материалами. Мы и с милицией сотрудничаем по кражам. Хотя и руководители, и начальник базы, и мастера очень серьезно относятся к проблеме хищений и любыми способами стараются их предотвратить.

Но о себе Марина Ивановна рассказывать не любит, а вот для сотрудников ПМС-18, работоспособности которых она не перестает удивляться, у председателя профкома всегда найдется доброе слово.

— Мне, конечно, не сложнее, чем тем, кто находится на перегоне и в цехах. У наших людей очень тяжелая работа. Трудятся в ПМС-18 и монтеры пути, и машинисты, и операторы, и крановщики, и бригадиры, и мастера, и водители. Профессий очень много. Все не перечислишь. Работники и сейчас на «окна» выезжают, потому что путевые работы зимой не заканчиваются. Сейчас у нас идет разрядка плетей. А так путь укладываем. У людей работа очень сложная. Я когда только пришла сюда, то была просто в шоке от того темпа, в котором они работают. Это труд буквально на износ. Откуда они только берут психологические и физические силы? Люди и под дождем, и в декабрьские морозы и ветра работают практически в экстремальных условиях, на линии ТЛС на улице в мороз под сорок градусов решетки руками собирают. И «окно» из-за капризов природы никто отменять не будет. Надо — значит надо. На участок в одном поезде едут монтеры пути, механики, инженеры, руководители — все в одинаково сложных условиях, которые не каждый выдерживает. И в этом году запланирован большой объем работы — около 70 км пути по всему Приморскому краю.

У неосвобожденного председателя Марины Поповой время всегда в дефиците. Но на отсутствие помощников в профсоюзной работе она пожаловаться не может.

— У нас весь коллектив — это профсоюзный актив. Кто на «окна»

не выезжает, тот и занимается общественной работой. Профсоюзному комитету всегда помогает бригадир Евгений Владимирович Тресцов, мастера Сергей Владимирович Коломыцев и Геннадий Васильевич Головачанский. Живое участие в жизни своих работников принимает, конечно, руководитель ПМС-18, почетный железнодорожник Владимир Михайлович Гетманенко, всю жизнь посвятивший железной дороге. Он никогда не отказывает в просьбе, всегда с пониманием относится к нашим проблемам. Заботится о том, чтобы работники ни в чем не нуждались. Бывший начальник производственной базы, а ныне старший дорожный мастер и почетный житель района Александр Ильич Дьяконов и сегодня отвечает за всю базу. У нас он пользуется большим уважением, и всегда готов прийти на помощь. Даже в выходные он находится на предприятии.

В каждом из девяти цехов есть свой профгруппорг. Выездная работа вносит свои корректировки, поэтому основная нагрузка ложится на профгруппоргов, находящихся обычно на базе, — на диспетчера Ирину Александровну Тресцову и 10 лет отработавшую в ПМС-18 Светлану Владимировну Коломыцеву из цеха ТЛС, на механика МГПД и профгруппорга мехцеха Александра Владимировича Тарана, профгруппорга линии ЗРС Игоря Ивановича Кишко. Удивительно, как люди столько лет выдерживают такую напряженную работу? Всегда нам помогает бригадир механического цеха Руслан Зорин. В делах профкома участвуют Андрей и Маргарита Ключковы — наш техотдел, которым руководит Галина Владимировна Максимчук весь трудовой стаж которой прошел на нашем предприятии. Я тесно работаю с инженером техотдела Александром Прониным, который ответственно подходит к любому поручению.

Да у нас любого попроси, и никто никогда не откажет. А с вопросами люди обращаются очень часто, практически каждый день. Ребенка в садик устроить, путевку на лечение найти. Всегда стараемся вовремя обеспечивать людей спецодеждой. Профсоюзный комитет принимает активное участие в улучшении условий труда работников. Приобретаем поттеры, даже такие мелочи, как посуду. Людей обязательно на праздники поздравляем тортами. С рождением ребенка у нас весь коллектив поздравляет. На новогодние детские утренники всегда приглашаем артистов из Дома культуры. В этом году проводили конкурс детского рисунка. Работники готовят цеховые газеты. Что и говорить, на профсоюзную работу времени всегда не хватает. Да и сотрудники постоянно в работе. А вообще работу профсоюзного комитета должны люди оценивать.

Работа в ПМС — проверка на прочность. Но как бы ни было

сложно, люди здесь никогда не теряют человеческого лица.

— Говорят, что путейцы народ суровый. Но я-то знаю, что эти люди всегда готовы пошутить, улыбнуться. А в конце рабочего дня наши уставшие мужчины никогда не войдут в автобус, пока не сядут женщины. Среди путейцев много талантливых людей, которые и стихи пишут, и играют на музыкальных инструментах, и поют, и спортом занимаются. Мастером автоцеха у нас работает потрясающий человек — президент федерации бокса Сибирцево, тренер высшей категории, судья Всероссийской категории, отличник физической культуры и спорта Александр Леонидович Корсунский. В нашем поселке он воспитал много талантливых боксеров, которые славятся на всю страну. Как он еще и работать хорошо успевае? Ведь машины и автобусы — все на нем. И за ремонт техники, в которой возят работников на «окна», и за здоровье и жизнь людей отвечает он.

С особым уважением Марина Ивановна рассказывает о мастерах путевой машинной станции № 18.

— На наших мастерах лежит очень большая ответственность. Они следят за соблюдением технологии производства работ в «окно» и работающими на пути бригадами. За долгие годы труда бок о бок на предприятии наши мастера успели сродниться. В беде друг друга никогда не бросят. В колоннах работают мастера Александр Иванович Руденко, Александр Анатольевич Онищенко, в разборочном поезде — мастер Петр Валерьевич Кучин. А дорожный мастер укладочного поезда Сергей Константинович Горохов в 2008 году как опытный работник вместе с бригадой принимал участие в укладке «золотого звена» железной дороги до порта Раджин на северо-корейской приграничной станции Туманган. В огромном мехцехе главным механиком работает Андрей Александрович Малышев. В сложности работы ему не позавидуешь, но он никогда не унывает, всегда готов улыбнуться и пошутить. Мастером мехцеха работает Юрий Николаевич Цвях. Помню, как с зубной болью он приходил на работу. Не поддавался на наши уговоры съездить в больницу. Дело для него — прежде всего. Но хорошего праздника у нас без мастеров не получится. В нынешний Новый год Геннадий Васильевич Головачанский в образе Деда Мороза прошелся по цехам предприятия с подарками, подняв всем настроение.

И руководитель всегда готов выйти из отпуска или с больничного для того, чтобы поздравить свой коллектив. Но и в праздники работа ПМС не замирает. Например, 22 февраля сразу после завершения торжественной части посвященной празднованию Дня защитника Отечества, все уехали на «окно», запланированное на 23 февраля. Помню, как в самый разгар празднования Нового года нам объявили, что где-то на пути произошла авария. Через несколько минут за столом остались одни женщины, а мужчины уехали на место происшествия. Праздник или нет, будни или выходные, день или ночь — значения не имеет, если ждет работа. Впрочем, про ПМС я могу долго рассказывать. Поэтому просто пожелаю нашим работникам достойной зарплаты, чтобы им не только работы хватало, но и времени, чаще бывать дома, в кругу семьи. Мне кажется, что при хороших условиях труда можно горы свернуть. Надо просто прислушиваться к людям, которым порой не хватает элементарного тепла и понимания.

Наталья ОХОТНАЯ

РАБОТА НЕ ЖДЕТ

Крановщик — профессия для людей с характером. Светлана Николаевна Тычинская (на снимке слева) управляет козловым краном на разборочной линии ПМС-18 уже 25 лет. Серьезную проверку временем выдержала ее преданность своему нелегкому делу, к которому Светлана Николаевна уже давно прикипела душой.

Тонкости работы крановщика Светлана Тычинская постигала под чутким руководством своей матери, у которой проходила практику в ПМС-18.

— На моем кране еще мама работала, которая отдала любимой профессии 18 лет своей жизни. Она и научила меня не бояться трудностей. Работа крановщика — не сахар. Техника, конечно, не новая, продувается. Зимой мерзнем, холодный ветер бьет в лицо, а летом «жаримся». Хотелось бы лучшего, но пока справляемся. Главное, что работа мне нравится вопреки всему. С утра до вечера на нашей разборочной линии кипит работа. Иногда и в выходные трудимся. Я в своей бригаде из 20 человек единственная женщина. Однако работать, конечно, приходится наравне с мужчинами. На железной дороге трудиться нелегко, поэтому остаются здесь самые стойкие. В первые месяцы приходилось привыкать к напряженному графику. Одновременно с этим набиралась профессионального опыта, который пришел со временем. Терпение помогает, ведь в кабине крана приходится сидеть часами.

Светлана Тычинская активно участвует в профсоюзной жизни,

поэтому отлично знает, какие вопросы волнуют людей.

— Зарплата оставляет желать лучшего. Расчетные листы особенно не радуют. Стабильности не хватает. Проблема с сокращением и последующим набором сотрудников отрицательно сказывается на качестве работы. В этом году у нас много молодежи пришло, а ведь ее еще обучить необходимо. Берем этих ребят под опеку. А труд у нас очень тяжелый. Поэтому многие «новенькие» отсеиваются. Вот люди сейчас съезжают в поездку, и будет понятно, кто останется в ПМС, а кто махнет на все рукой. Но радуется, что условия труда со временем улучшаются. Для нас новую мебель, шкафчики поставили, микроволновая печь появилась, холодильник. Цеха подремонтировали, осталось только технику поменять, старая себя изжила. Но сетовать на судьбу — дело неблагоприятное. Да и работа не ждет. А от себя в честь праздника хочу пожелать нашему коллективу прежде всего здоровья, а остальное приложится.

Наталья ОХОТНАЯ



Машинно-путевая станция № 18 организована в 1936 году на станции Новосибирск Томской железной дороги, первым начальником ее был назначен Н. И. Сопко. С момента организации в составе станции находилось до 50 двухосных вагонов-теплушек, занятых под жилье, в которых проживали до 500 человек. В трех четырехосных вагонах располагались мастерские, в состав которых входили кузница, токарная, электростанция и инструментальная. Два четырехосных вагона были заняты под складские помещения, где хранились лопаты, метлы, керосин, краски и другие материалы, необходимые для выполнения работ.

В 1938 году машинно-путевая станция № 18 была передислоцирована на станцию Лагар-Аул Дальневосточной железной дороги, в 1940-м МПС-18 находилась на ст. Бира, начальником ее до 1941 года был Схиладзе, а с 1941 по 1944 год был утвержден В. Крутяков.

С 1944 года начальником МПС-18 назначен инженер пути и строительства М. И. Шапошников. По приказу начальника ДВЖД № 8 от 17 февраля 1944 года машинно-путевая станция № 18 была направлена на ст. Слюдянка Восточно-Сибирской железной дороги для работ по смене рельсов и снегоборьбы.

В начале 1945 года МПС-18 возвратилась на ст. Волочаевка-2. День Победы — 9 мая 1945 года — коллектив МПС-18 встретил на ст. Ин, где выполнял работы по капитальному ремонту пути.

В 1946 году МПС-18 переименован в путьрем № 18. В 1947 году путьрем располагался на станции Волочаевка-2, работы выполнялись по указанию руководства дороги.

В 1948 году путьрем № 18 переименован в путевую машинную станцию № 18. С 1950 года ПМС-18 работала на более чем 50 станциях Дальневосточной железной дороги, а также у соседей — на Забайкальской и Восточно-Сибирской дорогах.

С мая 1975 года постоянное место дислокации путевой машинной станции № 18 стала ст. Сибирцево. С этого периода для работников ПМС-18 прекратилась кочевая жизнь, но жизнь на колесах еще продолжалась, вагончик был для них родным домом.

С 1975 года путевая машинная станция № 18 приступила к строительству жилья и производственной базы. В 1976 году первая семья справила новоселье в благоустроенной квартире. В то же время усиленно велась работа по монтажу звеносборочной линии ЗЛХ-800, депо, ШРМ.

КУКЛЫ НА ГАСТРОЛЯХ



За 50 лет существования школы-интерната № 30 ОАО «РЖД» в жизнь вышли 50 выпускников учеников. Многие из них трудятся на магистралях железнодорожного транспорта: проводниками, дежурными, диспетчерами, машинистами...

А есть и такие, которые, отучившись в педагогическом университете, получают профессию учителя и возвращаются в наш интернат, чтобы воспитывать юных железнодорожников. Так, вернулась и работает воспитателем Анна Андреевна Приходько, организует работу по профориентации педагог информационной культуры Татьяна Владимировна Рыжакова. Приходят на практику к учителю истории и географии, железных дорог Ольге Валентиновне Казуровой студентки Анна Сарачанова, Дарья Приходько.

А Алина Шундикова, лаборант кабинета физики, химии, информатики, ведет кукольный театр. Вместе с «профсоюзным» классом и ребятами 4, 6 классов написали сценарий к русской народ-

ной сказке «Колобок» на новый лад. Оформить спектакль помог учитель технологии Александр Владимирович Сазонов — он сделал ширму. Учитель музыки Виктория Павловна Закацова подобрала музыкальное сопровождение

Первыми зрителями стали первоклассники. Ребята-актеры очень старались, каждый играл по две роли. Очень понравилась детворе лиса в исполнении Лизы Фарафоновой. Ее тонкий хитрый голосок покорила всех. Вот тут вспомнили уроки настоящих артистов Хабаровского кукольного театра, которые прошли в дни зимних каникул. Спектакль посмотрели все дети начальной школы.

Состоялись и первые гастроли — в детском саду № 256 ОАО «РЖД». Подготовили для малышей потешки и загадки. Детсадовцы удивили своими знаниями, живым и непосредственным восприятием. Маленькие зрители хлопали в ладоши и смеялись. А мы их очень полюбили. Они же свои — железнодорожники!

Андреевичем Анучиным.

Согласно жеребьевке первыми стартовали школьники интерната, затем все остальные. Тем, кто финишировал, предлагали чай, бутерброды, соки и воды в буфете лыжной базы.

Первое место и кубок профсоюза получила команда ветеранов, второе место заняла команда ПМС-233, третье — школы-интерната № 30 ОАО «РЖД». В возрастных группах первые места заняли братья из многодетной семьи Ксении Худько Андрей, Александр и Илья Головановы. Второе и третье места достались Лизе Волкова, Максиму Поповину, Алене Сверкуновой. Из взрослых хорошие результаты у Александра Поповина, Владимира Гвоздовского, Анны Тортышниковой.

Галина СТОРОЖЕНКО,
социальный педагог
школы-интерната № 30

СПАРТАКИАДА СТРОИТЕЛЕЙ

В спорткомплексе ДВГУПСа состоялась спартакиада работников строительного треста № 16, посвященная пятилетию создания ОАО «РЖДСтрой». Спортивное мероприятие, подобного которому по значимости не было с 2007 года, открыл торжественной речью управляющий трестом Алексей Мальков, а еще большую значимость событию придал прозвучавший Гимн России и парад участников.

С первого дня соревнований, а соревновались строители два дня, пять команд сумели создать не только будоражащую атмосферу соперничества и азарта, но и ощущение настоящего праздника.

В первый день организаторы подготовили для команд испытания трех видов, которые объединил невероятный накал борьбы. Настоящим зрелищем стал волейбол. Строители, словно профессиональные спортсмены, буквально порхали по игровой площадке, посылая мяч мощными ударами на сторону противника. В мастерстве владения подачами не было равных команде СМП-409, сумевшей побороть своего главного соперника в лице СМП-412. Однако триумфаторами первого дня соревнований стали не только «красные», не зря выбравшие для себя форму энергичного лидерского цвета.

Не менее тяжелое противостояние одновременно происходило в другом зале — за четырьмя теннисными столами. Отличное владение ракеткой, выносливость и хорошая реакция принесли в этом испытании первое место команде «Трест» аппарата управления. А в то время, когда волейболисты и теннисисты в сопровождении шумной поддержки болельщиков демонстрирова-



ли чудеса сноровки и физической выносливости, в одной из комнат спорткомплекса царила полная тишина. Шел шахматный турнир. Из интеллектуальной битвы победителем вышла команда «Трест», всего на 5 очков опередившая СМП-412. Последние, как и в волейболе, оказались вторыми.

Казалось бы, эмоциональный подъем, с которым выступали команды в первый день спартакиады, превзойти уже невозможно. Но баталии, развернувшиеся в спорткомплексе 26 марта, доказали обратное. Второй соревновательный день начался с перетягивания каната. Вспомнив «школьные годы чудесные», наши соперники, расположившись по разные стороны снаряда, изо всех сил демонстрировали не только свою физическую силу, но и умение действовать как единое целое. Главный поединок развернулся между СМП-176 и СМП-178. И последние свой шанс победить не упустили. От радости практически ушла из-под ног земля.

Да и необходимости крепко стоять на ней для некоторых участников соревнований уже не было — начи-

налось плавание. А вот в этом соревновании реванш за предыдущий проигрыш взяли пловцы из СМП-176, по скорости перемещения от бортика до бортика бассейна оставившие позади всех своих конкурентов.

Но одновременно с этим происходило настоящее зрелище на уже знакомой площадке, которая из вчерашней волейбольной превратилась в футбольную. Зрители приходили в восторг, глядя, как мяч, благодаря стремительным движениям ног участников спартакиады, то уходил в пас, то с грохотом врзался в стену за пределами площадки, то влетал в ворота. В мини-футболе зрителей и участников поразила отличная игра команды «Трест». «Синие» просто мелькали по площадке, ловко обходя мяч вокруг противников. Поэтому их победа в этом сложном испытании никого и не удивила. Однако и остальные команды на футбольном поле и себе не позволяли расслабиться, а друг другу спуску не давали, сражаясь, как говорится, «до последней капли крови». Нелегко пришлось и триумфаторам, которых по очкам почти догнал СМП-409.

Но для «синих» футбольная победа стала не последним приятным сюрпризом в этот день. «Трест» по итогам двух дней соревнований стал лучшим в командном первенстве. Уступив всего 4 балла лидерам, второе место заняла команда СМП-409. Третьими стали участники из СМП-176. Но главное, самоотдача, с которой команды соревновались между собой в течение двух дней спартакиады, подарила всем ее участникам массу позитивных эмоций и ярких воспоминаний.

Наталья ОХОТНАЯ

Фото автора



В ДНИ ШКОЛЬНЫХ КАНИКУЛ

Юные железнодорожники Малой железной дороги в дни школьных каникул побывали на экскурсии на Дальневосточной железной дороге.

С начала учебных каникул ребята успели посетить дорожные музеи и познакомиться с работой станции Хабаровск-2.

Многие из ребят планируют связать свою жизнь с железной дорогой, поэтому посещение крупнейшей станции вызвало большой интерес. В беседе с исполняющим обязанности начальника станции Романом Рыжовым школьники узнали о технологии перевозочных процессов на дороге и полу-

чили ответы на интересующие их вопросы. В ходе экскурсии юные железнодорожники могли наблюдать реальную работу дежурного по станции, маневрового диспетчера, а также увидеть процесс роспуска вагонов на горке четного сортировочного комплекса станции Хабаровск-2.

Подобные экскурсии позволяют детям подробнее узнать о деятельности железной дороги и заранее определиться с выбором профессии.

Деятельность детских железных дорог является одним из звеньев кадровой политики ОАО «РЖД». Ежегодно более 500

школьников города Хабаровска проходят обучение в кружках юных железнодорожников Малой железной дороги. Обучение детей основам железнодорожного дела также организовано в Комсомольске-на-Амуре, Облучье, Смольяниново и Уссурийске. В ходе занятий они осваивают различные железнодорожные профессии, навыки которых закрепляются летней практической работой на детской железной дороге.

Служба корпоративных коммуникаций Дальневосточной железной дороги

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.dvrgd.rzd.ru; apivn@yandex.ru

Редактор — А. Н. ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — Информцентр дорпрофсоюза. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 5200 экз. Заказ № 5898. Подписано в печать по графику и фактически 5.04.2011 в 16-00.