

## ПЕРВЫЙ НА ВОСТОКЕ РОССИИ

**Хабаровскому техникуму железнодорожного транспорта в этом году исполнилось 117 лет.**

Открытие в Хабаровске в 1895 году технического железнодорожного училища было связано с окончанием строительства Уссурийской железной дороги, последнего участка Транссиба.

— Первый выпуск в училище состоялся в 1898 году, — рассказывает преподаватель и руководитель музея истории техникума Юрий Александрович Кравец. Училище было первого класса. Оно предусматривало трёхгодичное теоретическое обучение, затем следовала двухгодичная производственная практика. После трёх лет курсанты сдавали экзамены и, получив свидетельство об окончании, уезжали на двухгодичную практику. После этого возвращались в училище и сдавали государственные экзамены. В дальнейшем аттестат давал право на замещение должностей техника или даже инженера.

Грянула Октябрьская революция, и в 1917 году учебное заведение было преобразовано сначала в среднетехническое училище, позднее были всевозможные переименования. С 1934 по 1953 год это было военное учебное заведение — школа военных техников НКПС. В тот период транспорт в стране был военизирован.

Хабаровский техникум железнодорожного транспорта за годы работы подготовил и выпустил более 20 тысяч специалистов. Два года назад в зда-

нии появился стенд, на котором размещены фотографии самых известных выпускников техникума.

С 2006 года Хабаровский техникум железнодорожного транспорта стал факультетом Дальневосточного государственного университета путей сообщения. Кстати, в октябре этого года ДВГУПС, бывший Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХабИИЖТ), отметит 75-летие.

Когда с финансами стало совсем плохо, все техникумы московского подчинения перевели на местный бюджет. Но обеспечение специалистами железнодорожного транспорта у Хабаровского техникума выходит далеко за пределы Хабаровского края. Поэтому было принято решение о реорганизации с подчинением университету. Директор техникума является деканом Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

Два года возглавляет педагогический коллектив техникума Сергей Владимирович Елякин. Сергей Владимирович с красным дипломом окончил Хабаровский техникум железнодорожного транспорта в 1980 году и поступил в ХабИИЖТ. После окончания вуза в 1985 году Сергея Владимировича направили работать в родной Хабаровский техникум железнодорожного транспорта преподавателем.

— Ежегодно в техникум поступает учиться более 400 абитуриентов — девушек и юношей, — говорит заместитель



начальника управления по воспитательной работе Хабаровского техникума железнодорожного транспорта Татьяна Александровна Канаева. — На всех отделениях ежегодно обучаются более 1040 студентов. Всегда было максимум 45 групп по специальности, а в этом году — 47 групп, соответственно столько же классных руководителей.

— У нас три отделения, — продолжает беседу Сергей Владимирович Елякин. — Электротехническое, механическое и эксплуатационное. Особенность набора этого года в том, что в связи с большим развитием Северного широтного хода в направлении порта Ванино потребность в специалистах среднего звена — техниках — значительно возросла. Поэтому в этом году мы возобновили приём студентов на специализацию «тепловозы».

Конечно, юношей в нашем учебном заведении больше, чем девушек, но не намного. Девушки поступают учиться на специальности «организация перевозок и управления на железнодорожном транспорте» и «автоматика и телемеханика». Учатся наши студенты хорошо. В последнее время ежегодно выпускаются из техникума с красным дипломом



от 12 до 20 студентов.

Остаётся добавить, что профсоюзную организацию среди преподавателей и работников Хабаровского техникума железнодорожного транспорта возглавляет на протяжении пяти лет Елена Геннадьевна Левицкая, преподаватель специальности «строительство железных дорог». Елена Геннадьевна также является классным руководителем выпускной группы 645. На втором курсе специальности «строительство железных дорог» обучается Зинаида Ёрина, которая возглавляет профсоюзную организацию среди студентов.

**Владимир БОДАГОВ**

Связь — это мы!

### СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ

#### Доверие коллектива стараюсь оправдать

Профсоюзную организацию Южно-Сахалинской дистанции электроснабжения возглавляет инженер по охране труда Ольга Шалова. > на стр. 2

#### А о главном забыли

Тындинской дистанции тепловых сетей Дирекции по тепловодоснабжению ДВЖД в 2013 году исполнится 25 лет. > на стр. 4

#### Вовремя отправить поезд

За тридцать лет работы на внеклассной железнодорожной станции Хабаровск I Виктор Иванович Орёл сменил не одну должность, остановив свой выбор на одной из самых сложных — составителя поездов. > на стр. 5

#### Вести из регионов > на стр. 7



В центре: Сергей Владимирович Елякин, слева: Татьяна Александровна Канаева

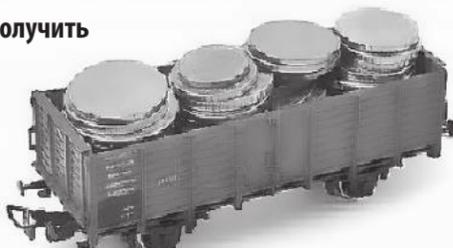
### ДЕНЕЖНЫЙ ЗАЁМ

Кредитный потребительский кооператив «Фонд взаимопомощи железнодорожников и транспортных строителей» предлагает оформить займы на неотложные нужды — обучение, отдых, лечение, покупку бытовой техники и др.

Если Вы являетесь членом профсоюза железнодорожников, то можете получить заём под проценты, став пайщиком кооператива.

**ГОДОВОЙ ПРОЦЕНТ ПО ЗАЙМАМ СОСТАВЛЯЕТ 17%. ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ.**

Вся информация на сайте Дорпрофсожа в разделе «Финансы», или по телефонам: 38-57-84, 38-41-09, 38-41-72.



## Ольга Шалова: ДОВЕРИЕ КОЛЛЕКТИВА СТАРАЮСЬ ОПРАВДАТЬ

**Профсоюзную организацию Южно-Сахалинской дистанции электроснабжения возглавляет инженер по охране труда Ольга Шалова.**

Четвёртый год Ольга Дмитриевна выполняет профсоюзную работу и фактически столько же работает инженером по охране труда. Коллектив доверил молодому специалисту роль профсоюзного лидера еще и потому, что Ольга Шалова с первых дней работы уделяет людям больше внимания, чем документации и предписаниям.

В Южно-Сахалинскую дистанцию электроснабжения Ольга Дмитриевна пришла работать в 2009 году после окончания Дальневосточного государственного университета путей сообщения. Кстати, училась она по целевому направлению Сахалинской железной дороги. Чувствуя ответственность, училась добросовестно и окончила университет с красным дипломом.

Но это не значит, что Ольга с утра до вечера была погружена только в учёбу. Просто со школьных лет привыкла планировать день, а главное, не расплываться на разные мелочи, делать всё вовремя и хорошо.

Родилась Ольга Шалова в Южно-Сахалинске. Училась в лицее №1, окончила его на хорошо и отлично, освоив точные науки. Лицей-то физико-математический. Был период, когда Оля увлекалась лёгкой атлетикой, занималась в спортивной школе, показывала хорошие результаты в беге на длинные дистанции, зимой каталась на лыжах. И всё же самым большим увлечением Оль-

ги Шаловой с семи лет были танцы — классические и народные. Оля по сей день сохранила любовь к танцам, в студенческие годы занималась в университете в студии народной хореографии «Самоцветы», с танцевальным коллективом участвовала в концертах.

Ольга Шалова всегда старается всё делать аккуратно и точно. Известно, что у инженера по охране труда большой объём работы. В профсоюзной работе тоже приходится иметь дело с отчётами, которые требуют времени и внимания. С первого года работы Ольге Шаловой приходится часто бывать на рабочих местах. И не просто бывать, а вносить необходимые изменения, связанные с охраной труда.

— Стараюсь, чтобы бытовые условия на участках соответствовали современному уровню, чтобы у работников был в какой-то степени домашний уют, и они приходили на работу с хорошим настроением. Но есть дела, в которых сложно что-то исправить за короткое время. Это электроинструмент слабого качества и особенно большие нарекания к спецодежде. Насколько мне известно,

**Стараюсь, чтобы бытовые условия на участках соответствовали современному уровню, чтобы у работников был в какой-то степени домашний уют, и они приходили на работу с хорошим настроением**

с этими проблемами сталкиваются на всей Дальневосточной магистрали. В прошлом году нам прислали спецодежду, все 110 комплектов, одного размера. О целесообразности исполь-



Председатель профсоюзного комитета Южно-Сахалинской дистанции электроснабжения Ольга Шалова

зования тканей, из которых шьётся спецодежда, и говорить не приходится. Что называется — только отстаньте.

Сегодня в Южно-Сахалинской дистанции электроснабжения работают 114 человек. Из них 97 — члены профсоюза, что составляет 85 процентов. Сете-

вой район дистанции имеет протяжённость около 900 километров. Обслуживают его пять участков. Соответственно, времени на посещение участков уходит много. Больше поло-

вины работников — молодёжь до 35 лет.

— У нас большие проблемы с детскими садами, — продолжает Ольга Дмитриевна. — Добиться места в муниципальном детском саду очень и очень не просто. Но общими усилиями с администрацией дистанции решаем и эти проблемы. Практически во всех вопросах профсоюзу помогает начальник дистанции Андрей Геннадьевич Смоленский.

Работники дистанции охотно и успешно участвуют во всех узловых спортивных соревнованиях, особенно по волейболу и мини-футболу, в соревнованиях «Спорт поколений». Отрадно отметить, что группа молодых парней в дистанции увлекается спусками на сноуборде. Благо, что горнолыжный комплекс «Горный воздух» рядом. Спорт сближает людей, и коллектив становится дружнее.

Ежегодно всем трудовым коллективом в Южно-Сахалинской дистанции отмечают Новый год, День железнодорожника и День энергетика.

В организации профсоюзных мероприятий Ольга Шаловой помогают активисты — председатель цехового комитета Взморьевского сетевого района Наталья Орлова и председатель цехового комитета Холмского района электроснабжения Игорь Песков.

В первых числах октября профсоюзный комитет Южно-Сахалинской дистанции электроснабжения будет чествовать своих ветеранов.

| НОВОСТИ |

### Завершил работу ПВЛК на ДВЖД

**Передвижной выставочно-лекционный комплекс (ПВЛК) ОАО «РЖД» за время пребывания на Дальневосточной железной дороге посетили 19,1 тыс. человек.**

Выставочный комплекс сделал 11 остановок — в Архаре, Облучье, Биробиджане, Новом Ургале, Комсомольске-на-Амуре, Советской Гавани, Хабаровске, Бикине, Ружино, Уссурийске и Владивостоке. В столице Приморского края поезд находился 8 дней, что было связано с проведением в данный период во Владивостоке саммита АТЭС.

Дальневосточники всех возрастов смогли ознакомиться с российскими и зарубежными достижениями в области науки и техники, представленными в 9 выставочных вагонах, в каждом из которых размещены экспонаты и презентационные материалы. Также вниманию посетителей были предложены 34 макета подвижного состава и инфраструктуры железнодорожного транспорта, демонстрирующие эволюцию железнодорожной техники — от паровоза Черепановых до наших дней. Помимо этого в вагонах выставочного комплекса разместились экспонаты, знакомящие с новейшими разработками госкорпораций «Роснано» и «Росатом».

Сейчас передвижной выставочно-лекционный комплекс движется по Транссибу в западном направлении, в ближайшее время он совершит несколько остановок на Забайкальской и Восточно-Сибирской железных дорогах.

### Транзакционные терминалы

**С начала года на Дальневосточной железной дороге через транзакционные терминалы самообслуживания продано более 12 тыс. билетов на пассажирские и скорые поезда.**

По данным Дальневосточного филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» в августе 2012 года через терминалы для регистрации проездных документов (ТТР) и транзакционные терминалы самообслуживания (ТТС) на вокзалах в границах Дальневосточной железной дороги зарегистрировано и оформлено более 11 тысяч билетов (с начала года — 49,8 тыс. билетов). В том числе через ТТС, которые позволяют не только оформить проездной документ, но и произвести оплату при помощи банковской карты, в прошедшем месяце пассажирами куплено 2364 билета.

На полигоне Дальневосточной железной дороги терминалы для регистрации и оформления проездных документов установлены на вокзалах станций Владивосток, Комсомольск-на-Амуре и Тынды. Транзакционные терминалы самообслуживания функционируют на вокзале станции Хабаровск.

Также пассажирам железнодорожного транспорта доступны услуги заказа, регистрации и покупки билетов через Интернет и сервисные центры. Подробную информацию можно узнать на официальном сайте ОАО «РЖД» [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru) или в сервисном центре Дальневосточного железнодорожного агентства, расположенном по адресу: г. Хабаровск, ул. Дикопольцева, 26, телефон: 8 (4212) 47-02-29.

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



Ольга Шалова с семи лет увлекается танцами

Владимир БОДАГОВ

## ДЕТСКАЯ ДОРОГА ЗАВЕРШИЛА СЕЗОН

**На Дальневосточной детской железной дороге завершился 54-й сезон работы.**

С началом учебного года дальневосточные юные железнодорожники завершили сезон летней производственной практики. По этому поводу в Хабаровске состоялась торжественная линейка, на которой были подведены итоги работы и поощрены лучшие воспитанники детской магистрали.

В последнюю неделю работы детской железной дороги была проведена акция, в ходе которой группы пассажиров от пяти человек получали в подарок книги об истории российских железных дорог.

Свыше 800 юных железнодорожников прошли производственную практику на Дальнево-

сточной детской железной дороге в Хабаровске и Южно-Сахалинске. В летний период для детей, работающих на магистрали, были организованы экскурсии по городу, многочисленные конкурсы и викторины. В частности, традиционным стал конкурс «Безопасное поведение на железной дороге» который проводится детской железной дорогой совместно с управлением на транспорте МВД России по ДФО между командами Хабаровска и школ-интернатов станций Облучье, Смольяниново, Комсомольск-на-Амуре, Уссурийск.

В этом году представители Дальневосточной детской магистрали приняли участие в IV слете воспитанников детских железных дорог, который состоялся в Новосибирске.

За время практики юные железнодорожники на Сахалине и в Хабаровске перевезли более пяти с половиной тысяч пассажиров, общий доход составил почти 800 тысяч рублей.

Во время учебного года юные железнодорожники будут проходить теоретическую подготовку и осваивать новые профессии.

Деятельность детских железных дорог является важным элементом профориентационной работы ОАО «РЖД», благодаря которой юные железнодорожники получают профессиональные навыки, всесторонне развиваются и приобщаются к корпоративной культуре.

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



КОНКУРС

## Профессия в лицах

**В Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов подведены итоги конкурса детского творчества, посвященного 175-летию железных дорог России «Профессия в лицах. Моя семья — железнодорожники».**

В РДЖВ не собирали специальное жюри, лауреаты определялись общим голосованием с мест, из всех железнодорожных вокзалов. Таким образом были определены три лучшие работы: «Моя мама делает вокзал чище» (Александр Шепелюк, 15 лет), «Моя мама встречает поезда» (Настя Уколова, 9 лет) и «Моя бабушка работает на компьютере» (Настя Утомищева, 4 года).

Мама Александра — А.А. Хайдукова — работает уборщиком производственных помещений на станции Биробиджан-1, Настина мама — Л.А. Уколова — трудится приёмосдатчиком груза и багажа на станции Бикин. Бабушка Насти Утомищевой — Л.А. Крымова — работает начальником сектора управления персоналом в аппарате управления Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов.

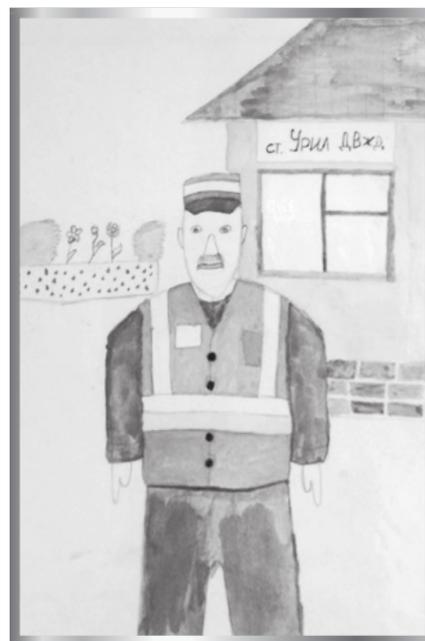
Всем авторам рисунков отправлены призы.

В ближайшее время будет объявлен фотоконкурс «Моё хобби». И уже определён главный приз — электронная фоторамка.

**Екатерина СЛЕСАРЕВА,**  
председатель профсоюзного комитета  
Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов



Настя Уколова получила приз



## ПРОФМАСТЕРСТВО

Награждение победителя



## Конкурс телеграфистов

**В Хабаровском региональном центре связи прошел конкурс профессионального мастерства телеграфистов.**

На конкурсном поле битвы встретились восемь очаровательных телеграфисток, представительниц Биробиджанской и Бикинской телефонно-телеграфных бригад, а также бригады Управления железной дороги.

Профессионалы и начинающие работницы соревновались в знании Трудового кодекса, ПТЭ, охраны труда, истории образования центра и ОАО «РЖД». Особое внимание было уделено части конкурса, посвящённой непосредственно профессии телеграфиста — знанию основных нормативных документов, схемы организации телеграфной связи, правил эксплуатации сети телеграфной связи ОАО «РЖД», утверждённых распоряжением ОАО «РЖД» от 22.06.2009 г. №1298р, поиску ошибок в тексте телеграмм, составлению телеграмм на скорость.

Девушками были представлены предложения по оптимизации работы и

улучшению условий труда своих бригад. Предложены оригинальные варианты улучшения настроения клиента.

Строгое жюри по достоинству оценило подготовку участников конкурса, определило победителя и призёров. Первое место заняла телеграфист телефонно-телеграфной станции Бикин Елена Сидорова.

Второе место — телеграфист телефонно-телеграфной станции Управления железной дороги Олеся Шульга.

Третье место — телеграфист телефонно-телеграфной станции Управления железной дороги Виктория Махно.

Победителю и призёрам вручены грамоты, всем участникам конкурса — ценные призы и подарки. Победительница конкурса Елена Сидорова будет участвовать в конкурсе «Лучший по профессии» -2012 в Хабаровской дирекции связи.

Наши поздравления и восхищение участницам конкурса! Так держать, девушки!

**Надежда ТАШЛЫКОВА,**  
инженер по подготовке кадров  
Хабаровского РПС



# А О ГЛАВНОМ ЗАБЫЛИ

Тындинской дистанции тепловых сетей Дирекции по тепловодоснабжению ДВЖД в 2013 году исполнится 25 лет. Но внимание к дистанции связано не только и не столько с юбилейной датой, сколько с тем, что в этом году всё оборудование «фабрики тепла» выработает свой ресурс.

Говоря об этом, начальник дистанции С.А. Евтушенко особо подчеркнул, что на протяжении последних нескольких лет руководство и профсоюзная организация предприятия в прямом смысле слова били тревогу по поводу неблагоприятной ситуации, сложившейся с оборудованием. Думается, есть резон хотя бы конспективно вспомнить не столь давние события.

## Немного истории

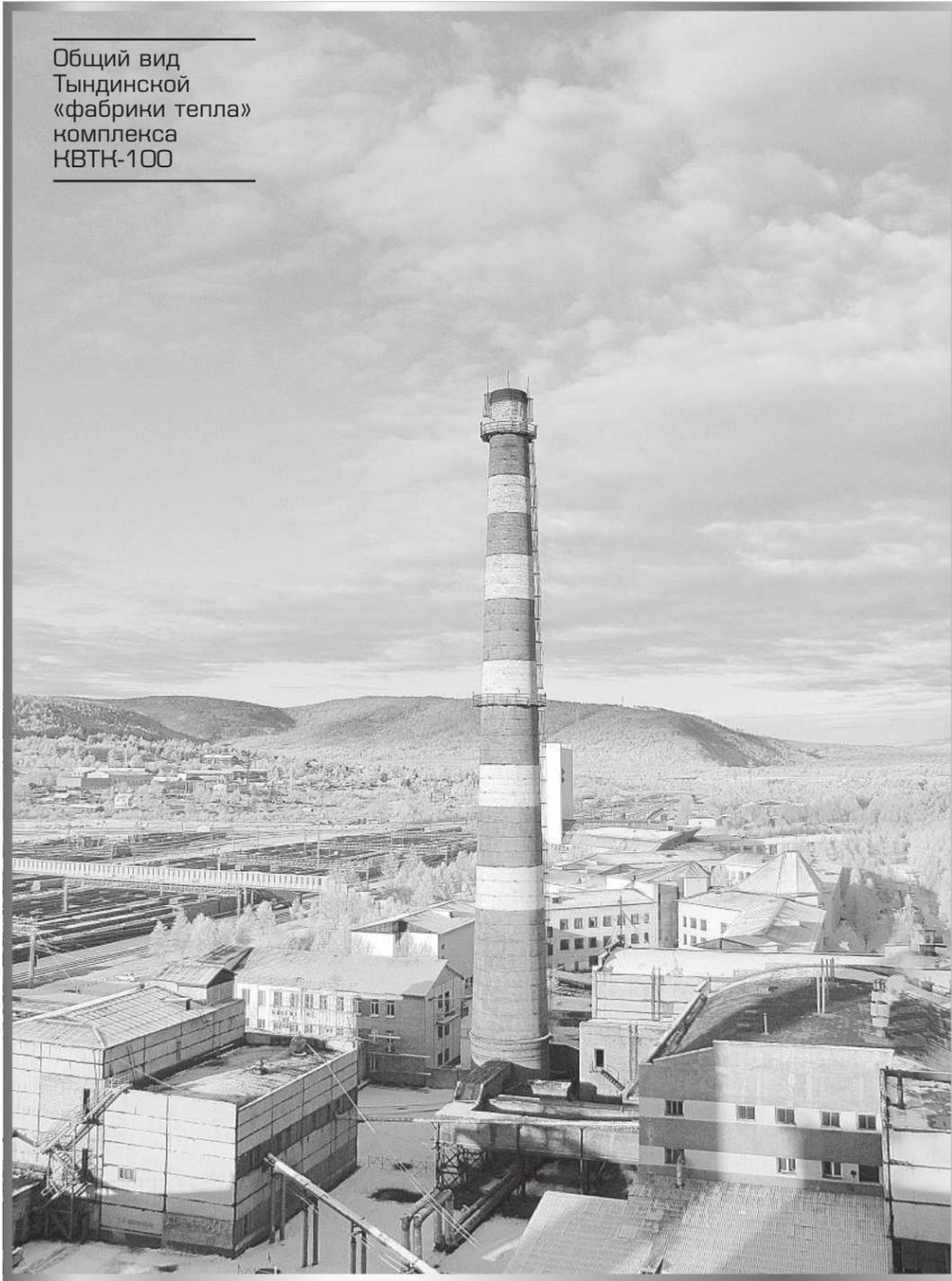
2009 год. Выступая на заседании профкома ДТС, Сергей Андреевич заявил, что за 20 лет эксплуатации (дату отмечали в 2008 году) все три котла КВТК-100 выработали свой ресурс, и ни один из них не был подвергнут капитальному ремонту в полном объёме, как требуют нормативные документы. Оборудование, сданное в эксплуатацию ещё во времена строительства БАМа, обветшало. Более половины его имеет нулевую остаточную стоимость.

По регламенту раз в 10 лет необходимо в каждом 120-тонном котле заменять поверхность нагрева. В 2009 году, по истечении второго десятилетия, на подготовку к зиме было выделено лишь двадцать миллионов рублей из требуемых сорока. Средства пришлось по крохам делить на так называемый поэтапный ремонт. Теплоэнергетики вынуждены были «латать» котлы во время отопительного сезона, что в свою очередь не давало возможности нормально эксплуатировать механизмы и ставило дистанцию на грань аварийной ситуации.

Чтобы привести теплоэнергетическое хозяйство в соответствие нормам, необходимо обновление фондов и технологических процессов. Отсутствие модернизации систем автоматического регулирования работы котлоагрегатов приводит к увеличению расхода топлива и энергии, большим эксплуатационным затратам.

В Дальневосточной дирекции тепловодоснабжения и в Главном управлении объектов технологического и коммунального обеспечения ОАО «РЖД» в соответствии с взятым курсом на модернизацию оборудования и внедрение ресурсосберегающих технологий решили выделить на обновление центральной котельной значительные инвестиционные ресурсы. Намечалось потратить более 50 миллионов рублей на разработку проектно-сметной документации для модернизации КИПиА, реконструкцию системы приёма топлива в котельную и проектирование нового золошлакоотвала. Ожидалось также выделение

Общий вид  
Тындинской  
«фабрики тепла»  
комплекса  
КВТК-100



15 миллионов рублей на обновление основных фондов — автотехники и оборудования. Было запланировано 11 миллионов рублей на реконструкцию котла №5 и перевода его с мазута на твёрдое топливо.

Но в связи с кризисом, увы, программа модернизации оказалась замороженной. Из намеченного обновления основных фондов удалось лишь приобрести автокран за 7 миллионов рублей. Переход на твёрдое топливо, который позволил бы снизить стоимость вырабатываемого тепла в полтора раза, так и остался несбыточной мечтой. Не нашлось денег, чтобы провести экономию эксплуатационной деятельности.

Усилиями коллектива при активном участии рационализаторов удалось-таки подготовить к холодам большое сложное хозяйство городской «фабрики тепла» и достойно пережить лютую стужу.

Нельзя сказать, что сигналы из северного города оставались без внимания вышестоящих инстанций. Это показал 2010 год. Тогда, правда, были другие причины для беспокойства. Выступая на отчётно-выборной конференции филиала Дорпрофсожа Тындинского отделения ДВЖД председатель профсо-

юзного комитета дистанции М.Н. Будлов сказал, что ситуация с подготовкой к зиме на предприятии в этом году лучше, чем в прошлом. Однако в коллективе царит напряжение, порождённое слухами о передаче дирекции на баланс местного самоуправления. Люди пока работают, но готовы в любой момент подать заявление на увольнение. Поскольку при новом управлении они лишатся значительного количества социальных гарантий и льгот. А обслуживают оборудование котлов КВТК-100 теплотехники уникальной специализации. На их подготовку требуются время и значительные средства.

Для устранения таких нездоровых настроений была проделана значительная работа.

— Повсеместно в низовых подразделениях в цехах и на участках были проведены собрания коллективов, — рассказал Михаил Будлов. — Рабочим объяснили ситуацию, обсудили с ними план ремонта, попросили откликнуться рационализаторов. Перед администрацией были поставлены задачи по обеспечению материалами и модернизации стареющего оборудования, что, в свою очередь, позволило бы эффективно эконо-

мить топливо, электроэнергию, гарантировать безаварийную работу.

По критическим замечаниям были оперативно приняты меры. Дирекция по водоснабжению изыскала для Тынды 55 миллионов рублей, из них 24 миллиона 700 тысяч было израсходовано на выполнение ремонтных программ, 17 миллионов — на приобретение материалов и оборудования, что позволило по графику подготовить котлоагрегатное и вспомогательное оборудование.

С.А. Евтушенко рассказал о серьёзном внимании, которое уделялось снижению издержек за счёт энергосберегающих мероприятий, повышению качества ремонтных и регламентных работ. Успешно справиться с небольшим объёмом работ администрации помогла профсоюзная организация. Все три котла были своевременно подготовлены к зиме. С экономической точки зрения в дистанции тепловых сетей осуществлялась безубыточная работа, доходы сравнялись с расходами за счёт снижения издержек на 18 процентов за год.

Следующий шаг — модернизация центральных тепловых пунктов (ЦТП) с автоматическим выводом на пульт в

центральной диспетчерском пункте, что также дало значительную экономию средств. А приобретение 40 счётчиков позволило уменьшить расходы на оплату воды. Дирекция по тепловодоснабжению ДВЖД приветствовала конкретные практические шаги коллектива дистанции к улучшению экономической составляющей и старалась уделять должное внимание проблемам северян. Такое мнение высказал тогдашний главный инженер дирекции М.В. Мизенин. Судя по общей ситуации в Тындинской дистанции тепловых сетей, ей это удавалось.

В 2011 году закончился ремонт шестого и седьмого котлов. Восьмой переведён на более щадящий режим эксплуатации. Предприятию требовалась модернизация систем управления и автоматического регулирования режимов котла. Работы здесь непростой край.

## Ожидая перемен

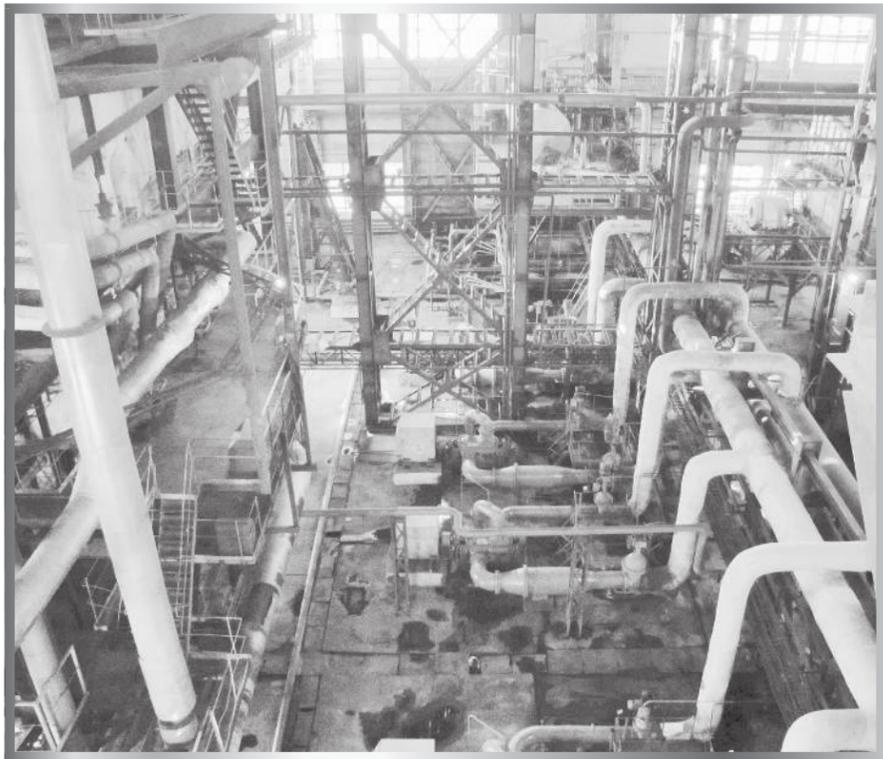
Возвращаясь к нынешнему положению, начальник дистанции сказал:

— Мы сейчас живём ожиданием широкой фронтальной модернизации теплосточника и тепловых сетей. Наряду с выработкой ресурса оборудования нужно думать и о том, что нерюнгринского угля — основного топлива для котлов — хватит до 2014 года. Уже сейчас нужно прорабатывать проект перевода котлов на другой вид угля.

По какому же пути пойти? Транспортировать уголь из Новокузнецка или той же Эльги в огромных количествах (зимой котельная в Тынде перерабатывает в своих топках до 1000 тонн топлива в сутки) крайне накладно. Более реально переоборудовать механизмы на использование тех видов угля, что остаются в Нерюнгри. Это, прежде всего, отходы углеобогащения, которых, по утверждению специалистов, хватит лет на двадцать. По калорийности они не уступают используемому сейчас твёрдому топливу и пригодны для сжигания в переоборудованных камерных топках.

Проблема была доведена до сведения вице-президента ОАО «РЖД» А.В. Воронилкина, курирующего подготовку к зиме. Побывав на ДВЖД, в том числе Тындинском регионе дороги, Алексей Валерьевич глубоко вник в суть вопроса. В результате дистанция в полном заявленном объёме включена в инвестиционную программу на 2013 год.

Следует добавить, что отрядные результаты даёт тесная и плодотворная работа дистанции с её руководящим органом — Дальневосточной дирекцией по тепловодоснабжению во главе с Михаилом Владимировичем Мизениным. Ныне на ремонт выделено 42,4 миллиона рублей, на 10 миллионов больше, чем в 2011 году. В рамках подготовки к зиме северные теплоэнергетики получили



Технологическое оборудование центральной котельной в строю

новый экскаватор на гусеничном ходу и два золовоза. То есть произошло обновление технологического авто-транспорта. Кроме того, ведётся модернизация оборудования и систем управления для перевода на безлюдную технологию двух крупных центральных тепловых пунктов.

### К зиме готовы

Усилия рабочих, инженерно-технических работников, профсоюзного комитета, руководителей дистанции, внимание и забота вышестоящих организаций позволили в целом своевременно подготовить теплоэнергетическое хозяйство и сети к зиме. Так, из восьми котлов пять полностью отремонтированы. Срок окончания капитального ремонта котла №4 перенесен подрядчиком на 21 сентября 2012 года. Проводятся работы на котле №5. Не осуществлена замена конвективного пучка котла №7 из-за недопоставки дирекцией материально-технического обеспечения необходимой трубы.

По тепловым сетям дана 100-процентная гарантия готовности к 15 сентября 2012 года. Водозабор «Ключ Колхозный», сети водоснабжения и водоотведения, флотационная установка — полностью в строю. То же самое и с 36 центральными тепловыми пунктами. В двух из них, как говорилось выше, ведутся автоматизирование и замена оборудования по инвестиционной программе. Создан двухмесячный запас угля и мазута.

Руководство и профком позаботились о коллективе автотранспортного участка. Там появилась новая комната приёма пищи. Она оснащена мебелью и всеми необходимыми электроприборами.

Кадры решают всё

Известная формулировка на предприятии актуальна как никогда. Иссякает кадровый потенциал, теряется преемственность поколений. Опытные рабочие уходят с предприятия, не подготовив резерва.

Общая укомплектованность штата дистанции составляет 91 процент. Особую обеспокоенность вызывает нехватка высококвалифицированных специалистов: электромонтеров по ремонту оборудования котельной, газоэлектросварщиков, слесарей-ремонтников. Люди уходят с предприятия по причине низкой по сравнению с другими предприятиями региона заработной платы. В связи с отменой фонда мастера, доплат за профмастерство, расширенную зону обслуживания и совмещение профессий в первом полугодии произошло снижение оплаты труда самых квалифициро-

ванных работников предприятия. Их с удовольствием берут в штат других подразделений Тындинского региона ДВЖД — стаж работы в дистанции тепловых сетей является своеобразным брендом.

Заместитель начальника дистанции по кадрам и социальным вопросам О.Г. Голомозов рассказал, что недавно на предприятие магистрального трубопровода ушли два дипломированных инженера теплоэнергетика. Один проработал в ДТС пять лет, другой — десять. На них возлагались большие надежды.

Пути нормализации ситуации есть. Они изложены в письме председателя профкома ДТС М.Н. Будлова начальнику ЦДТВ О.В. Плужникову. В нём говорится, что в дистанции необходимо увеличить расчётный процент премирования до 40 для рабочих и до 50 для представителей основных профессий с охватом возможно большего числа рабочих высокой квалификации, доплатой за профессиональное мастерство, расширенную зону обслуживания и совмещение профессий, выплатой из фонда мастера. Ибо действующий уровень оплаты труда является недостаточным для обеспечения безопасной и безаварийной работы, снижает мотивацию к труду. И это на предприятии, которым эксплуатируется десять опасных производственных объектов (24 технических устройства), зарегистрированных в органах Ростехнадзора. Их обслуживание требует высокой квалификации персонала и дополнительного обучения основным специальностям, а также расширения зоны обслуживания, за которые не производится доплата.

Профсоюзный комитет дистанции тепловых сетей просил О.В. Плужникова ходатайствовать перед первым вице-президентом ОАО «РЖД» В.Н. Морозовым о включении ЦДТВ в перечень дирекций, имеющих право выплачивать фонд мастера, или увеличить процент премии работникам основных профессий.

Конечно, хорошо, что вышестоящие организации оказывают помощь Тындинской дистанции тепловых сетей. Благодаря этому удается решить многие проблемы подготовки к зиме. А вот о достойной заработной плате коллективу думать почему-то не хотят. В конце концов может оказаться, что хорошо подготовленное к работе в экстремальном северном климате оборудование будет просто-напросто некому эксплуатировать.

**Геннадий АСТАХОВ**

Фото из архива Тындинской дистанции тепловых сетей

## ПРОФЕССИЯ

### ВОВРЕМЯ ОТПРАВИТЬ ПОЕЗД

За тридцать лет работы на внеклассной железнодорожной станции Хабаровск I Виктор Иванович Орёл сменил не одну должность, остановив свой выбор на одной из самых сложных — составителя поездов.

Виктор Иванович родился в семье военных на Украине, где успел окончить 9 классов общеобразовательной школы. Интерес к железной дороге проснулся у Виктора Ивановича во время учёбы в приморской Ружинской общеобразовательной школе №34, которую курировали железнодорожные предприятия, проводившие для учащихся специальные ознакомительные экскурсии. Всё это помогло Виктору Ивановичу определиться с выбором высшего учебного заведения. После окончания школы он поступил в Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта.

— Получив специальность инженера-эксплуатационника, по направлению я должен был попасть на станцию Ин, — вспоминает Виктор Иванович. — Однако место, которое мне там предназначалось, оказалось занято. Поэтому сразу после окончания института я пришёл на станцию Хабаровск I дежурным по станции.

Первые пять лет работы на новом для него тогда предприятии Виктор Иванович вспоминает с теплотой.

— С первых дней работы моим наставником стала дежурная по станции Людмила Александровна Серикова. Как вчерашнему выпускнику, она мне сразу сказала: «Забудь всё, чему тебя учили, и начинай учиться тому, как действительно надо работать». Вскоре я понял смысл этих слов. Дело в том, что в институте нас обучали работе на станции, оснащённой по последнему слову техники, где стрелки можно было переводить чуть ли не усилием мысли. Реальность оказалась далека от этого идеала. Оказалось, что станция по старинке оснащена массой ручных стрелок, полуавтоматической. Автоматика тогда только начинала появляться на станциях. Поэтому пришлось учиться практически заново. Но, несмотря на трудности, работать было как-то легко и светло. Всё делалось на эмоциональном подъёме. Теперь люди изменились. Нет стремления сделать работу максимально хорошо, позабылось такое понятие, как взаимовыручка. Вспоминаю свои годы работы дежурным по станции. Если из нашей уже сложившейся смены вдруг кого-то переводили в другую смену, то мы коллективно начинали забастовку, требуя вернуть своего человека. Старались держаться вместе и умели постоять друг за друга.

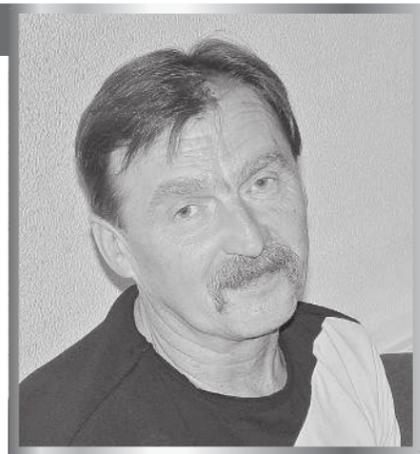
Спустя пять лет Виктор Иванович перешёл на должность заместителя начальника станции Хабаровск I, а затем заместителя начальника Хабаровского вокзала. Но на окончательный выбор в пользу должности составителя поездов не в последнюю очередь повлиял материальный фактор. По словам самого Виктора Орёла, в то время труд рабочего особенно ценился.

Совиный опыт работы на станции Хабаровск I позволил Виктору Ивановичу легко влиться в команду составителей поездов.

— Стажировку составителем я окончил за пять дежурств, а потом работа потекла сама собой. Длительное обучение мне не потребовалось, потому что к тому времени станцию я знал досконально. Не прошлым делом работа дежурным по станции, заместителем начальника станции, маневровым диспетчером, дежурным стрелочного поста, сигнальником. Я прошёл практически все специальности, которые здесь есть.

В общей сложности Виктор Иванович Орёл трудится составителем поездов около 15 лет.

— Каждая специальность сложна по своему. Работа дежурного по станции или маневрового диспетчера — нервная, ответственная, но заставляющая думать. Она



творческая и в этом её плюс. А труд составителя поездов отработан до автоматизма. За годы он не изменился. Как и прежде, физически тяжёлый, требующий выносливости, опыта и знания инструкций.

Внеклассная железнодорожная станция Хабаровск I выполняет объём работ как грузовой, так и пассажирской станции, что заметно усложняет труд составителей поездов.

— Сложная работа с пассажирскими поездами. О безопасности людей забывать нельзя. Прицепляя или отцепляя пассажирский вагон, важно быть предельно аккуратным и внимательным. Нельзя отвлекаться, чтобы вовремя дать команду машинисту остановиться. Грузовому вагону не так страшно, если «стукнешь» его со скоростью 15 км/ч. Но и здесь есть свои нюансы. Характер работы с грузом зависит от его специфики. С особой осторожностью надо производить работу с вагонами, загруженными негабаритными и опасными грузами. Есть разница везти песок или легко воспламеняющиеся нефтепродукты. Недалеко от станции находится нефтеперерабатывающий завод, поэтому с опасными грузами приходится работать часто. Стоя на специальной подножке вагона, сопровождаешь груз несколько метров или километров. У каждого предприятия свой подъездной путь. Сопроводить, стыковать, поставить на место, чтобы можно было произвести выгрузку, закрепить вагоны, чтобы они никуда не ушли, а потом вернуться обратно и взять новую партию вагонов, например, с газом или нефтью — вот задача составителя.

За смену через опытные руки Виктора Ивановича Орёла проходит до двухсот пассажирских и грузовых вагонов с различными грузами.

— Каждый раз смену, в которую помимо составителей входят дежурный по парку, маневровый диспетчер, оператор при дежурном, машинисты, необходимо выполнить план по формированию и расформированию поездов. Когда задержка пассажирского поезда считается ЧП, важна слаженная работа коллектива. Действует стабильный график движения пассажирских поездов. Люди должны уехать вовремя, поэтому пассажирскому движению мы уделяем первоочередное внимание. Но и груз тоже надо успеть развезти вовремя, иначе не избежать штрафных санкций. Грузовое и пассажирское движение у нас тесно переплетаются. Например, сейчас я работаю с пятью вагонами с грузом, а на очереди — 10 пассажирских, затем опять пойдут грузовые... Вот так в течение смены формируем и отправляем поезд, или наоборот, разбираем приходящие к нам поезда, развозим вагоны.

За годы работы Виктор Иванович Орёл не единожды награждался почётными грамотами за добросовестный труд, стал обладателем именных часов от начальника отделения дороги, а также признавался лучшим по профессии на Дальневосточной железной дороге. Многим сотрудникам станции Хабаровск I успел передать свой опыт, однако и сам не спешит покидать станцию, на которую пришёл более 30 лет назад.

— До пенсии осталось не так много времени, но расставаться с железной дорогой и профессией, которым отдал столько лет жизни, желания нет, — признаётся Виктор Иванович Орёл.

**Наталья ОХОТНАЯ**

## БОРЬБА С НЕГРАМОТНОСТЬЮ

**15 апреля 1958 года на заседании президиума Дорпрофсожа обсуждался вопрос о ходе обучения неграмотных рабочих и служащих на станции Хабаровск-2, в паровозном депо и дистанции пути Манзовка.**

Заслушав отчёты начальника паровозного депо станции Манзовка тов. Сальникова, председателя местного комитета паровозного депо Манзовка тов. Пруссова, начальника станции Хабаровск-2 тов. Калинина, председателя местного комитета тов. Кочеткова, начальника 15 дистанции пути тов. Иванова и председателя МК тов. Федорчука, президиум Дорпрофсожа отметил, что телеграфное указание руководства дороги и Дорпрофсожа от 1 марта 1958 года № 92 об организации обучения неграмотных рабочих и служащих выполняется неудовлетворительно.

Особенно неудовлетворительное положение с обучением неграмотных на ст. Хабаровск-2. При наличии 16 человек неграмотных занятия с ними не организованы и, несмотря на это, местком и руководство станции мер к организации обучения не принимают.

В дистанции пути Манзовка в представленном списке было 57 неграмотных, из них 15 человек производственников, а в докладе на президиуме начальник дистанции пути тов. Иванов заявил, что после уточнения в дистанции пути остался только один неграмотный. Это характеризует несерьёзное отношение к работе по учёту и составлению списков неграмотных.

В целях успешного завершения обучения неграмот-

ных среди железнодорожников президиум Дорпрофсожа постановил:

1. Указать начальнику станции Хабаровск-2 тов. Калинину и председателю МК тов. Кочеткову на их чрезмерную медлительность в организации обучения неграмотных работников станции.

2. Обязать начальников отделений дороги, райпрофсожи, председателей местных комитетов, руководителей хозяйств и директоров там, где обучение не организовано, немедленно прикрепить к каждому неграмотному инженеру, технику или работника со средним образованием, проводя занятия главным образом в порядке индивидуального обучения.

3. Райпрофсоюзам, председателям местных комитетов, руководителям хозяйств и директорам школ установить систематический контроль над ходом обучения неграмотных, с расчётом полного завершения этой работы до 10 ноября 1958 года.

4. Председателям райпрофсожей, местным комитетов ежемесячно заслушивать на президиуме райпрофсожа и на заседании местных комитетов о состоянии обучения неграмотных среди железнодорожников.

5. Работников хозяйств и учителей школ, отличившихся в проведении работы по обучению неграмотных, представлять для поощрения в управление дороги и Дорпрофсож.

29 октября 1958 года на заседании президиума Дорпрофсожа обсуждался вопрос о ходе обучения неграмотных, работающих на предприятиях дороги. Заслушав информацию начальника отдела учебных заведений тов. Горбачёва, президиум Дорпрофсожа отметил, что за последнее время про-

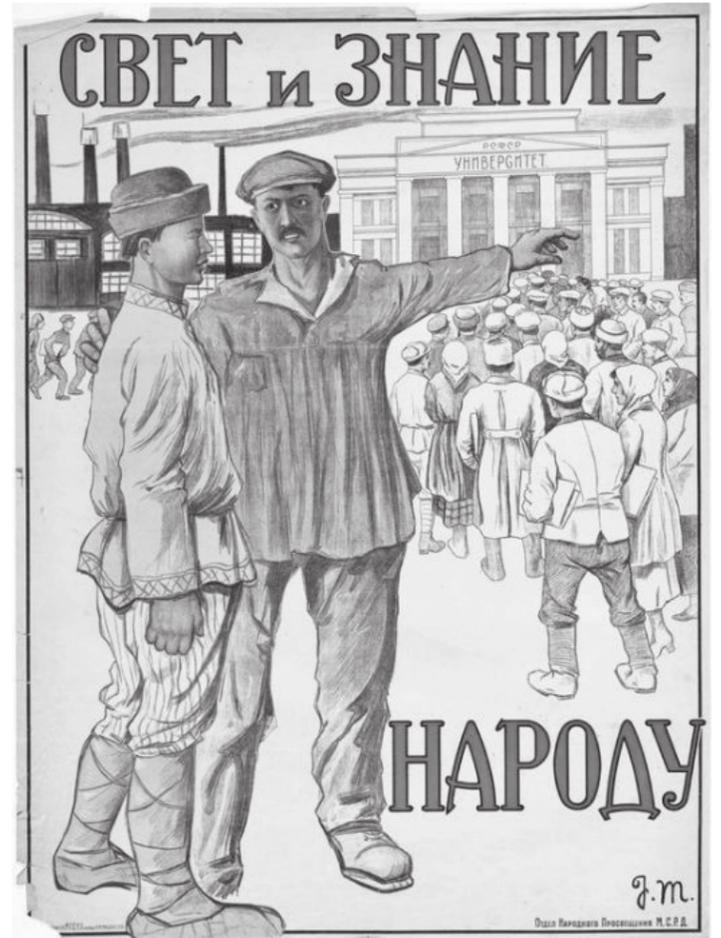
фсоюзные организации ослабили работу по обучению неграмотных, и по состоянию на 15 октября 1958 года на дороге продолжает оставаться большое количество работающих неграмотных.

Президиум Дорпрофсожа постановил: обязать райпрофсожи, стройкомы, завкомы и местные комитеты принять все меры, обеспечивающие обучение всех работающих неграмотных к 1 января 1959 года; обязать начальника отдела кадров дороги тов. Емельянова до 15 ноября 1958 года провести тщательный учёт неграмотных работающих на предприятиях дороги и принять меры к их обучению.

15 июля 1959 года на заседании президиума Дорпрофсожа Дальневосточной железной дороги рассматривался вопрос об открытии очно-заочной средней общеобразовательной школы на ДВЖД. Заслушав сообщение тов. Бойко (хозяйственный руководитель) по этому вопросу, президиум Дорпрофсожа постановил:

1. Учитывая необходимость в дальнейшем улучшении общеобразовательной и политехнической подготовки работающей молодёжи, не имеющей возможности обучаться в школах рабочей молодёжи в силу разъездного или сменного характера работы, а также в связи с отсутствием школ рабочей молодёжи на линейных станциях, разъездах, просить МПС открыть на дороге очно-заочную среднюю общеобразовательную школу с местопребыванием в городе Хабаровске.

2. Считать необходимым открыть учебно-консультационные пункты очно-заочной средней школы на следующих станциях железной дороги: Тумнин. Комсомольск, Волочаевка-2, Волочаевка-1, Покровка. Хабаровск-1, Хаба-



ровск-2, Красицкий, Губерово, Сунгач, Евгеньевка, Угловая, Приморская. Гродеково, Находка, Уссурийск, Кангауз, Ружино, Манзовка и при необходимости в других пунктах.

3. Обязать отделы кадров отделений дороги и райпрофсожи до 20 июля представить в отдел учебных заведений списки желающих обучаться в очно-заочной школе по указанным в пункте 2 станциям и по другим линейным станциям дороги, а также свои предложения по организации консультационных пунктов в тех местах, где нет общеобразовательных школ.

4. Обязать начальника отдела учебных заведений укомплектовать до 15 августа очно-заочную школу и УКП руководящим составом и учителями, а также подготовить всё необходимое для начала занятий в этой школе с 1 сентября 1959 года.

5. Обязать профсоюзные организации и руководителей предприятий дороги создать все необходимые условия работникам транспорта для обучения в очно-заочной школе.

**Нина САЛЬНИКОВА**

по материалам фондов Государственного архива Хабаровского края

## Фонд «Благосостояние» приглашает

## | ПЕНСИОННЫЙ ВОПРОС |

**В учебном центре Дорпрофсожа «Ерофей» состоялось рабочее совещание с председателями первичных профсоюзных организаций Хабаровского региона ДВЖД по пенсионному обеспечению.**

Были подняты вопросы пенсионных прав работников Дальневосточной железной дороги и их семей. Начинает работать программа «Семья», нацеленная на повышение информированности аудитории на Дальневосточной магистрали о пенсионных услугах Фонда.

— Программа «Семья» делает доступнее процедуру оформления документов для заключения договоров обязательного пенсионного страхования, — рассказывает заместитель директора Дальневосточного филиала некоммерческого пенсионного фонда «Благосостояние» Наталья Нагнибеда. — Нашим клиентам не надо будет приезжать в филиалы Фонда. Более того, сам договор они могут подписывать, находясь в кругу своей семьи, и смогут обсудить со своими близкими правильное принимаемое решение.

На сегодняшний день один миллион 700 тысяч граждан России перевели накопительную часть трудовой пенсии в НПФ «Благосостояние». В их числе 45 700 граждан, работающих на предприятиях Дальневосточной железной дороги.



На рабочем совещании затрагивался вопрос о накопительной части пенсии. Упомянулись вопросы корпоративных программ, реализации на предприятиях пенсионных систем.

Следует заметить, что некоммерческий пенсионный фонд «Благосостояние» успешно работает семнадцать лет — по корпоративным программам. В Фонде исключительно договорные отношения. В договоре обозначены все последние нормативные документы, которые приняты в Российской Федерации по накопительной ча-

сти трудовой пенсии. В частности, говорится о праве на единовременную выплату, разъясняется, что такое срочная выплата... И что ещё немало важно, в договоре определяются наследники.

По всем вопросам можно обращаться в отдел кадров на предприятиях, в Дорпрофсоже в отдел социально-экономической защиты к Ирине Пуд, или непосредственно в Фонд «Благосостояние» по телефонам: 4-11-44 и 4-11-46.

**Владимир БОДАГОВ**  
Фото автора

Рабочее совещание в учебном центре «Ерофей»



# АЛИНА БУДЕТ ОТЛИЧНИЦЕЙ

Прошёл первый осенний праздник — День знаний. Тысячи отдохнувших и загоревших ребятишек пришли в школу.

Первого сентября особым вниманием были окружены те, кто пришёл в школу в первый раз. Торжественные, нарядные, с букетами цветов переступили они порог школы. В этот день все поздравляли их и дарили подарки. Профсоюзный комитет Уссурийской дистанции электроснабжения тоже не остался в стороне.

Уже несколько лет профсоюзный актив не забывает поздравить своих первоклашек. Ежегодно их в дистанции набирается 12-15. Для первоклассников приобретаются подарочные портфели с набором канцелярских товаров, которые, конечно же, пригодятся детям в школе.

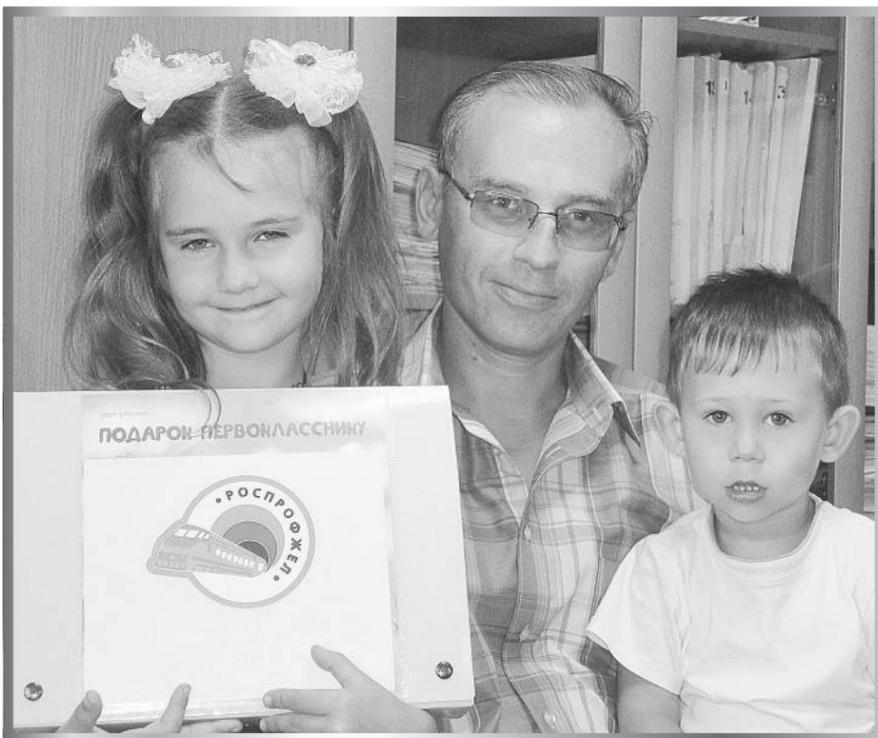
Первый раз в первый класс в этом году пошла Алина Ковзунова. Девочка хорошо подготовлена к школе, умеет читать и писать и говорит, что «уже начала изучать английский алфавит». За своим подарком Алина пришла вместе с папой и братом Егором.

Электромонтёр по ремонту ЛЭП Сергей Ковзунов — один из лучших электромонтёров дистанции, но на достигнутом не останавливается — заочно учится в техническом университете. Так что Алине есть с кого брать пример.

Поздравляя Алину с началом учёбы в школе, мы не сомневаемся, что дочь Сергея Ковзунова будет радовать родителей своими школьными успехами.

**Татьяна БУРЯК,**

председатель профсоюзного комитета Уссурийской дистанции электроснабжения



## ПЕРВОКЛАССНИКИ

### Учись на «пятёрки»!

Профсоюзный комитет Дальневосточного ТЦФТО поздравил первоклассников с Днём знаний и началом учёбы.

У вас будет много предметов. Каждый день нужно будет учить уроки. Но зато вы узнаете столько интересного!

Мир знаний открыт перед вами, в добрый путь! Вы теперь школьники, учитесь хорошо, будьте прилежными!

Ребятам было весело, председатель профсоюзного комитета Елена Викторовна Иванова и актив профсоюзного комитета провели с ними викторину, игры, загадывали загадки на школьную тему. Был организован сладкий стол. Все дети получили подарки.



## ДАТА

### Юбилей депо

Локомотивному депо на станции Вяземская исполнилось 115 лет.

Одно из старейших предприятий Дальневосточной железной дороги было основано в 1897 году. В свое время депо получило имя инженера Ореста Полионовича Вяземского, возглавлявшего строительство Уссурийской железной дороги в 1891-98 годах.

За годы работы специализация локомотивного депо менялась вместе с развитием железнодорожного транспорта — в 1974 году началась замена паровозов на тепловозы серии М62, в середине 90-х парк депо пополнился локомотивами 2ТЭ10В, с приходом электрификации в 2000 году предприятием стали эксплуатироваться электропоезда серии ЭД1 и ЭР9П на участке Вяземская-Хабаровск.

В ходе структурных реформ ОАО «РЖД» депо изменило свой статус и в настоящее время является производственным участком и подменным пунктом Хабаровского эксплуатационного локомотивного депо (ТЧЭ-2). Также на территории депо действуют производственные участки Дальневосточного ремонтного локомотивного депо (ТЧР-32) и эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 (ВЧДЭ-1).

Работники предприятия задействованы в обеспечении хозяйственного и грузового движения на участках Облучье — Вяземская, Уссурийск — Вяземская и Хабаровск — Вяземская.

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

## Помощь профсоюзного комитета станциям

В текущем году профсоюзный комитет ДЦС-6 совместно с руководством предприятия оборудовали душевые комнаты на станции Иса для командированных работников и на станции Февральск для составителей поездов.

Информация о проделанной работе профсоюзным комитетом была доведена до всех работников станций ДЦС-6.

Начальник станции Дипкун Александр Голованов обратился в профсоюзный комитет за помощью в решении вопроса обустройства душевой комнаты на станции Дипкун для командированных работников, для чего необходим бойлер, раковина, душевая лейка и штора. Профсоюзный комитет готов помочь в решении проблемы, которая не решалась годами. Оптимизм молодого начальника станции Дипкун Александра Голованова радует. Во-первых, он сам предложил обустроить душ, но нужна помощь в приоб-



ретении оборудования, а во-вторых, совместно с представителями НГЧ на станции отремонтирована комната для спортивных занятий, однако и здесь

нужна помощь в оборудовании спортивного инвентарем. Профсоюзный комитет будет планировать расходы по данному вопросу. Проблемы работников

не должны оставаться без внимания.

**Вадим ВАЛИЕВ,**

профсоюзный комитет ДЦС станция Тында



