

КАНИКУЛЫ ВМЕСТЕ С ДОРОГОЙ

С 25 по 29 марта на Дальневосточной железной дороге прошёл корпоративный профориентационный проект для старшеклассников «Открытые двери компании».

Благодаря поддержке Дорпрофсожа и руководства Дальневосточной железной дороги для участия в проекте в Хабаровск приехали более 80 старшеклассников из всего Дальневосточного региона.

«Открытые двери компании» проводятся в рамках Целевой программы «Молодёжь ОАО «Российские железные дороги» с января 2008 года при финансировании на паритетных началах ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ.

Школьники из Хабаровского, Комсомольского, Тындинского и Владивостокского регионов Дальневосточной железной дороги, поселившиеся на период проекта в санатории-профилактории «Железнодорожник», ежедневно участвовали в мероприятиях специально разработанной для них познавательной и развлекательной программы.

Под руководством экскурсовода ребята познакомились с Дальневосточным государственным университетом путей сообщения, посетили станцию Хабаровск-2, Хабаровский учебный центр и Центр управления перевозками. Юные гости дороги участвовали в специально подготовленных для них деловых играх, конкурсах и концертах.

27 марта участники профориентационного проекта собрались за «круглым столом» с руководством Дальневосточной железной дороги, представителями Дорпрофсожа и ДВГУПС.

– ОАО «РЖД» уделяет большое внимание профориентационной работе, – отметил заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Михаил Федорец. – Мы начинаем воспитывать железнодорожников с ранних лет, уже с детского сада прививая детям любовь к железнодорожному транспорту. Только благодаря целенаправленному обучению можно получить профессиональные кадры, благодаря работе которых будет развиваться Дальневосточная железная дорога.

Ребята не стеснялись задавать вопросы. Школьников интересовали нюансы и перспективы поступления в учебные заведения дороги по целевому направ-



лению, размеры и виды стипендий, возможность трудоустройства после окончания вуза, возможность перевода на бесплатную форму обучения, условия заселения в общежитие ДВГУПС, а также программы компании по работе с молодыми специалистами.

– Прекрасно, что холдинг проводит такие совместные проекты, – отметил проректор по региональной и кадровой политике ДВГУПС Павел Игумнов. – Такая площадка позволяет донести информацию об университетском комплексе, куда входят и факультеты среднего профессионального образования. Это стереотип, что данное образование сегодня меньше ценится. Практически сто процентов наших выпускников со средним профессиональным образованием трудоустраиваются и реализуют себя в жизни. Университет даёт базовые знания, но дальнейший рост и прогресс будут зависеть только от вас, от полученных вами профессиональных навыков. В ДВГУПС можно одновременно обучаться по двум специальностям и окончить университет с двумя дипломами. Все ваши стремления будут реализованы в нашем вузе, что поможет в дальнейшем проявить себя на предприятиях холдинга. Поэтому надеюсь, что мы с вами в скором времени встретимся в стенах нашего университета, потому что без железной дороги и вас, её будущих работников, развитие Дальнего Востока невозможно.



Ориентированность ОАО «РЖД» на молодёжь отметила в своём выступлении начальник Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики Лемка Пестова.

– До 2015 года разработана специальная целевая молодёжная программа ОАО «РЖД», которая является составной частью стратегии развития кадровой политики компании. В рамках этой молодёжной программы проходит и сегодняшнее мероприятие, и «Сеть 3Д: Дорога. Дом. Друзья», и проект «Новое звено», и слёты молодёжи. Цель программы – вовлечение молодёжи в решение корпоративных задач. Для тех, кто будет активно работать, предлагать новые идеи и заниматься новаторством, двери компании будут открыты всегда.

Со словами благодарности от имени всех участников проекта «Открытые двери компании» к организаторам мероприятия обратился председатель студенческого профсоюзного комитета ДВГУПС и куратор проекта Вадим Дубовский.

– От имени всех ребят хочется сказать большое спасибо руководству Дальневосточной железной дороги, администрации ДВГУПС и Дорпрофсожу за предоставленную возможность не только посмотреть Хабаровск, но и убедиться в правильности своего намерения поступить в Дальневосточный государственный университет путей сообщения и связать судьбу с компанией ОАО «РЖД». Хочется, чтобы подобные слёты проходили чаще с участием ещё большего количества детей из регионов.

Завершился «круглый стол», прошедший в конференц-зале Управления Дальневосточной железной дороги, телемостом с Москвой, во время которого участники проекта «Открытые двери компании» на Дальнем Востоке и в других регионах, где проходили аналогичные мероприятия, получили возможность пообщаться с первым вице-президентом ОАО «РЖД» Вадимом Морозовым.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

| СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ |

Людям нужны перспективы

Пятый год профсоюзный комитет эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал возглавляет Николай Николаевич Собко. Профсоюзному лидеру и профессиональному машинисту хорошо знакомы насущные проблемы локомотивных бригад предприятия.

> на стр. 2

Не вошли в противоречие?

В коллективах структурных подразделений регионов Дальневосточной железной дороги активно прошло обсуждение нашумевшей статьи «Не вошли в противоречие», опубликованной в газете «Гудок» от 12 марта 2013 года.

> на стр. 4-5

С большой головы на здоровую...

В предыдущем номере газеты «Профсоюзная жизнь» сообщалось о нарушениях правил охраны труда и техники безопасности в ремонтном локомотивном депо Тынды-Северная. Нельзя сказать, что вышестоящее руководство в лице Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава не реагирует на творящиеся в Тындинском подразделении безобразия. Но делает это, мягко говоря, странным образом.

> на стр. 7





Николай Собко: «ЛЮДЯМ НУЖНЫ ПЕРСПЕКТИВЫ»

Пятый год профсоюзный комитет эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал возглавляет Николай Николаевич Собко. Профсоюзному лидеру и профессиональному машинисту хорошо знакомы насущные проблемы локомотивных бригад предприятия.

Отец Николая Николаевича – железнодорожный строитель – принимал участие в создании посёлка Новый Ургал. Вместе с супругой и сыновьями он переехал на Дальний Восток из Прибалтики в 1975 году.

Младший Собко продолжил железнодорожную династию, но выбрал своё направление. Его профессиональная деятельность началась в 1989 году с должности помощника машиниста в эксплуатационном локомотивном депо Новый Ургал.

В 1993 году Николай Николаевич окончил Тындинскую дорожно-техническую школу, а спустя два года, уже имея необходимый опыт работы, «обкатался» на машиниста.

С 1995 по 2008 год Николай Собко работал в должности машиниста грузового движения на плечах обслуживания от Ургала до Тырмы, Известковой, Постышево и Февральска. Случались и командировки. Не раз приходилось работать машинисту тепловоза в Ружино, когда не хватало локомотивных бригад и тяги.

За полгода до списания по решению медкомиссии Николай Собко получил право работать в пассажирском движении. На тот момент ему уже была присвоена квалификация машиниста 1 класса.

– В пассажирском движении так и не удалось поработать, – расска-

зывает Николай Собко. – Но к тому времени за плечами были годы работы в грузовом движении на тепловозах различных серий. Вредные факторы в виде шума, вездесущей солянки, испарений масла были неизбежны. Хотя до сих пор вспоминаю ЗТЭ10М 1393 – пример тепловоза образцовой чистоты. К нему мы относились с особой заботой.

Николай Собко вспоминает годы работы машинистом с хорошим чувством, наполняя эту профессию особой романтикой дороги, новизны во всём – от пейзажей до встреченных людей. К неоспоримым достоинствам относит также престижность и высокую оплату труда машиниста. Но и сложности были...

– На мой взгляд, раньше машинист обладал большей свободой в принятии решений в сложных ситуациях, но это влекло за собой и большую ответственность за предпринятые действия. Например, оставшись один на один с неисправностью локомотива, надо было, оперативно оценив ситуацию, найти из неё выход. Принятие решений замыкалось на локомотивной бригаде. Сегодня у машиниста есть возможность связаться с руководством, задать важный вопрос, вызвать ремонтников. Зато теперь моим коллегам чисто технически сложнее работать. На мой взгляд, тепловозы раньше были проще в эксплу-

атации. Сегодня появилось много не только приборов безопасности, но и рабочих инструкций, регламентирующих каждый шаг машиниста. Когда я начинал работать, от нас требовалось знание от корки до корки пяти основных инструкций МПС. На данный момент разработана масса распоряжений и нормативных документов, локомотивным бригадам сложно всё это запомнить. И объём сверхурочной работы со временем увеличился. Переработка существовала всегда. В девяностые годы на БАМе в летнее время мы накатывали до 280 часов сверхурочных за месяц. Помню, вернувшись из поездки, а всё кажется, что в кабине локомотива находишься. Тяжело, конечно, практически постоянно быть в пути. Но в правильности выбора профессии я никогда не сомневался, потому что работу свою действительно любил. Другой вопрос – отсутствие гарантии, что доработаешь машинистом до пенсии. Может здоровье подвести или ошибки в работе. Хотелось бы в этом плане большей стабильности. Однако говорить, что локомотивным бригадам живётся тяжелее всех на железной дороге, я не стану. Мне есть с чем сравнивать, потому что довелось побывать в роли путейца. В годы службы в железнодорожных войсках прошёл путь от рядового до заместителя командира путейского взвода, строившего дорогу к военным объектам в Белоруссии. Тогда мне пришлось вместе со всеми поработать с молотком, домкратом, «крокодиллом». Поэтому не понаслышке знаю, насколько физически сложен, монотонен и травмоопасен путейский труд. И при возможности вновь выбрать профессию я, однозначно, снова стал бы машинистом.

В мае 2009 года коллективом депо, в котором трудится около 600 сотрудников, Николай Собко был избран председателем профсоюзного комитета предприятия.

– Это, в первую очередь, психологически тяжёлая работа с людьми. В профком идут в основном с проблемами. Все переживания работников пропускаешь через себя, особенно присутствуя на разборах. Люди боятся, что время перемен лишит их честно заработанных социальных гарантий. Это касается и наших пенсионеров. Неизвестно, каким по наполнению будет новый коллективный договор. Работники откровенно делятся со мной своими страхами, неуверенностью в завтрашнем дне. Профсоюзный комитет – это буфер между работодателем и работником, призванный регулировать спорные моменты. Работники обращаются в профком по вопросам материальной помощи, оплате сверхурочных, командировочных и премиальных, за информацией по высокотехнологическим операциям. Приходится давать различные консультации, поэтому надо разбираться в экономической, юридической,

кадровой работе. В таком напряжённом режиме живёт ежедневно актив нашего профсоюзного комитета, где вместе со мной состоит девять человек. У меня надёжный заместитель – один из старейших работников депо, машинист 2 класса Андрей Аркадьевич Соснин. Из представителей молодёжи отмечу инициативного Павла Васильевича Лавренюка. Он не только ведущий инженер депо, но и руководитель Совета молодёжи. Коллектив нашего депо более чем на 50 процентов состоит из молодых работников. Кроме того, у нас два цеховых комитета. Цехкомом Тырмы, состоящим из 88 человек, руководит представитель работ Лариса Николаевна Купченко. Она работает в депо не один десяток лет. В цеховом комитете по Постышево состоит 155 работников. С 1984 года его возглавляла Любовь Николаевна Малого, в декабре 2012 года её сменил на этой должности машинист Анатолий Мищенко. Но Любовь Николаевна при необходимости всегда замещает его, да и просто помогает профкому во многих вопросах.

Одним из основных итогов работы профсоюзного комитета эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал в 2012 году его председатель считает отсутствие серьёзных конфликтных ситуаций между работодателем и представителями коллектива предприятия. Недаром профком депо был награждён дипломом 2 степени по итогам Года правовой грамотности.

– В основном, пункты коллективного договора на нашем предприятии выполняются. Остаётся нерешённой только неистребимая проблема сверхурочных часов, которые в 2012 году выросли на 11,7 процента. Вместе с ростом объёма грузооборота увеличился и контингент депо. К неразрешимым по объективным причинам проблемам можно отнести и отсутствие в доме отдыха по станции Тырма пункта питания. После падения перевозок на данный момент там проходит один-два поезда в сутки. И держать на станции ради одной локомотивной бригады персонал столовой просто экономически нецелесообразно.

Отчасти Николай Собко уже был знаком с правозащитной работой до своего назначения на должность председателя профкома. Он представлял интересы работников в составе комиссии по трудовым спорам.

– Тогда трудовая комиссия собиралась стабильно раз в месяц для решения сразу нескольких дел. В основном, мы рассматривали заявления работников о дисциплинарных взысканиях и лишении премиальных вознаграждений. В 2012 году в комиссию по трудовым спорам было подано 12 дел, которые все были решены. Подобные комиссии, безусловно, облегчают жизнь работникам. Достаточно подать заявление, чтобы проблема вскоре была решена. Альтернатива – суд в Чег-

домыне, куда ещё надо добираться для подачи заявления, а потом ещё и ждать, когда делу дадут ход.

Сегодня, помимо текущей работы, профсоюзный комитет эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал начинает готовиться к грядущему в 2014 году 40-летию БАМа. А 4 апреля этого года Новый Ургал посетит вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов.

– Компания заинтересована в возрождении БАМа, поэтому уделяет внимание связанным с ним проблемам. А начинать надо с главного – остановить отток населения с наших территорий. По многим причинам далеко не всё благополучно с этим и в Новом Ургале. Например, квартплата за трёхкомнатную квартиру в посёлке – 10-12 тысяч рублей. Притом что не все жители получают достаточную зарплату. Инфраструктура не развита. Кроме клуба просто негде провести свой досуг, особенно в период холодов. Да и летом приходится ограничиваться поездками на природу и дачные участки. А когда-то в Чегдомыне ежегодно проходил фестиваль «Огни магистрали» с участием звёзд первой величины. Теперь жители БАМа остро ощущают свою оторванность от остального мира.

Как остановить отток молодёжи из того же Нового Ургала, где нет учреждений профессионального образования? Закрыв единственное профессиональное техническое училище: не выгодно. Теперь в нашем Верхнебуреинском районе просто негде получить рабочую железнодорожную специальность. Выходом становится учёба в Хабаровске, откуда обратно в посёлок возвращаются единицы.

В Ургале уже давно ничего не строится. Здание бывшего отделения дороги и клуб – последнее, что сдали в эксплуатацию около 20 лет назад. Жильё с тех пор не строится, а имеющееся в наличии постепенно ветшает. А людям хочется ощущать развитие, движение жизни, перспективы. Здесь просто необходимо открыть хотя бы ПТУ. Развитие региону способно дать продуманная молодёжная политика, направленная на развитие образования, строительство нового жилья, формирование достойной оплаты труда и социальных гарантий. Необходимо завлечь сюда молодёжь, за которой будущее северного участка Дальневосточной железной дороги. Вице-президент ОАО «РЖД» планирует в Новом Ургале ознакомиться с локомотивным и путейским комплексами, посетить клуб, детские сады, а также встретиться с администрацией Верхнебуреинского района и посёлка. Надеюсь, что в Комсомольске во время встречи с Дмитрием Шахановым работники эксплуатационного и ремонтного локомотивных депо обсудят наиболее острые для региона проблемы.

Наталья ОХОТНАЯ



Эксплуатационное локомотивное депо Новый Ургал

РУКОВОДИТЕЛИ ОАО «РЖД» НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ МАГИСТРАЛИ

1 апреля с посещения станции Хани начался визит на Дальневосточную железную дорогу рабочей группы руководителей ОАО «РЖД» во главе с вице-президентом компании Дмитрием Шахановым.

В ходе пятидневной поездки рабочая группа рассмотрела широкий круг вопросов социального и кадрового развития территорий БАМа, побывала на производственных и социальных объектах, посетила основные предприятия и провела рабочие совещания с железнодорожниками и местными администрациями.

В программу поездки были включены бамовские станции Хани, Юктали, Тынды, Верхнезейск, Февральск, Новый Ургал и Комсомольск-на-Амуре.

2 апреля Дмитрий Шаханов встретился с представителями правительства Амурской области, депутатами Законодательного собрания, представителями администрации Тынды.

– Главная задача для нас – собрать как можно больше информации о социальной сфере БАМа. В условиях роста объемов перевозок в ближайшие годы потребуются увеличение штата железнодорожных предприятий, расположенных на магистрали. А для этого необходимо создать хорошие условия работы, – отметил Дмитрий Шаханов.



Вице-президент рассказал, что для решения этой задачи немало делается уже сегодня. В Тынде завершается строительство современного учебного центра, где можно будет получить рабочую профессию. ОАО «РЖД» участвует в долевом финансировании социальных объектов, совместно с местными властями возводятся детские сады и школы-интернаты. На БАМе для работников железной дороги будет строиться технологическое жильё. В этом году запланировано возведение жилого дома для локомотивных бригад в Верхнезейске. Кроме этого, работникам оказывается корпоративная поддержка в виде льготных условий ипотечного кредитования, что является существенной мотивацией закрепления на БАМе.

По словам Дмитрия Шаханова, в текущем году ОАО «РЖД» планирует выделить около 20 млн рублей на реконструкцию стадиона «БАМ» в Тынде.

На встрече также обсуждались вопросы предоставления льгот северянам-железнодорожникам, пассажирских перевозок в Амурской области, подготовки к празднованию 40-летия Байкало-Амурской магистрали и другие.

3 апреля делегация руководителей компании побывала на предприятиях станций Верхнезейск и Февральск.

Подведение итогов поездки состоялось 5 апреля в Комсомольске-на-Амуре.

По данным службы корпоративных коммуникаций Дальневосточной железной дороги

| ИТОГИ АКЦИИ |

25 марта в Хабаровске в рамках Всероссийской акции «Общественная приёмная: Сохраним поезд!» состоялась пресс-конференция начальника Дальневосточной региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре Сергея Фомичёва.

Цель акции – обратить внимание властей на проблемы пассажирского комплекса и сохранение транспортной доступности в регионе.

С учётом того, что уже в 2013 году при государственной поддержке пригородных перевозок в 25 млрд рублей прогнозируемый дефицит составит 8 млрд рублей, в 2014 году Минфин России планирует двукратное сокращение бюджетной поддержки пригородной инфраструктуры, а в последующем и полное прекращение государственной поддержки. Таким образом, вся финансовая ответственность за перевозку пассажиров пригородным железнодорожным транспортом в субъектах РФ «ляжет» на бюджеты регионов.

В этих условиях регионы, бюджеты которых ограничены, прибегают к сокращению объёмов движения пригородных поездов.

В условиях неполной компенсации со стороны бюджета РФ выпадающих доходов ОАО «ФПК» и в целях улучшения финансовых показателей работы были рассмотрены различные варианты сниже-

СОХРАНИМ ПОЕЗД!

ния себестоимости пассажирских перевозок и эксплуатационных затрат, в том числе оптимизация размеров движения поездов дальнего следования и сокращение нерентабельных маршрутов. Для оптимизации маршрутной сети планируется отмена до 235 нерентабельных маршрутов (малонаселённые поезда дальнего следования, убыточные для ОАО «ФПК»), сокращение более трёх тысяч сотрудников и другие меры.

Один из вариантов решения проблемы – совместное с субъектами РФ финансирование социально значимых поездов дальнего следования.

В адрес президента компании ОАО «РЖД», Правительства РФ уже направлены обращения перевозчиков и администраций субъектов РФ о необходимости сохранить социальные льготные перевозки путём увеличения дотаций для Федеральной пассажирской компании.

В ходе встречи с журналистами представители Дальневосточной железной дороги подняли проблемные вопросы пассажирского комплекса в сфере дальних и пригородных перевозок.

– Буквально вчера поступила информация из ФПК о приостановлении с 26 мая действия телеграммы о курсировании поезда «Тында – Комсомольск», – сообщил Сергей Фомичёв.

По данным ФПК, убытки от эксплуатации поезда «Тында

– Комсомольск» в 2012 году составили более 300 млн рублей.

Но, по словам начальника Дальневосточной региональной службы развития пассажирских сообщений, продолжается активный поиск решения данной проблемы.

– С администрациями Хабаровского края и Амурской области мы рассматривали в случае непринятия решения увеличения дотаций альтернативный вариант движения на этом участке железной дороги двух поездов – от Тынды до Февральска и от Этеркена до Ургала.

Сергей Фомичёв отметил жизненную необходимость сохранения железнодорожных перевозок в малодоступных районах региона, не обеспеченных альтернативными видами транспорта.

За пять дней акции «Общественная приёмная: Сохраним поезд!» поступило более 145300 обращений граждан в адрес глав субъектов РФ и полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах в поддержку сохранения и развития пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в регионах.

На Дальневосточной железной дороге, где акция проводилась на вокзалах Южно-Сахалинск, Владивосток, Тынды, Комсомольск-на-Амуре, было собрано более пяти тысяч обращений в адрес руководителей регионов.

Наталья ОХОТНАЯ

| ПРОГОЛОСУЕМ! |

Редакция газеты «Солидарность» проводит сбор голосов за петицию, в которой требует введения уголовной ответственности для работодателей за нарушение прав профсоюзов.

В соответствии с Указом Президента России №183 от 4 марта 2013 года «О рассмотрении общественных инициатив, направленных гражданами РФ с использованием интернет-ресурса «Российская общественная инициатива» такая петиция может стать законопроектом, набрав 100 тысяч авторизованных подписей.

Федерация независимых профсоюзов России предлагает поддержать инициативу, проголосовав за предложение редакции газеты. Однако до настоящего времени за петицию проголосовало немногим более трех тысяч человек.

Для голосования необходимо пройти по адресу: <http://www.onlinepetition.ru/profsojuz/petition.html> в сети Интернет. На указанной странице находится форма для голосования, в которой следует указать имя и адрес электронной почты в сети Интернет. В поле для комментариев указать место работы (Дорпрофсоюз на... или иное, указывающее на принадлежность к РОСПРОФЖЕЛ). При оформлении необходимо заполнить поле «Проверка анти-робот», вписав в соответствующее окошко символы и знаки с картинки.

После нажатия «Поставить подпись» по указанному адресу электронной почты придёт письмо со ссылкой, обращением к которой, собственно, и происходит голосование. Появившиеся после этого символы «Выделить подпись цветом» или «Поднять наверх» использовать по собственному усмотрению в связи с тем, что обращение к ним потребует оплаты путём смс-сообщения.

ЛУЧШИЕ ПРАВОЗАЩИТНИКИ

Подведены итоги конкурса «Лучшая первичная профсоюзная организация РОСПРОФЖЕЛ по правозащитной работе».

В конкурсе, объявленном постановлением ЦК РОСПРОФЖЕЛ в рамках Года правовой грамотности от 17 октября 2012 года, принимали участие профсоюзные лидеры всей сети железных дорог России.

Среди первичных профсоюзных организаций с численностью до 500 членов РОСПРОФЖЕЛ первое место завоевала ППО Уссурийской дистанции электроснабжения Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге (председатель – **Татьяна Буряк**).

Второе место было присуждено первичной профсоюзной организации Вагонного ремонтного депо Инская Дорпрофжел на Западно-Сибирской железной дороге (председатель – **Оксана Соколина**).

Третьей в числе лучших стала ППО Вожегодской дистанции пути Дорпрофжел на Северной железной дороге (председатель – **Сергей Смирнов**).

Конкурс состоялся и среди первичных профсоюзных организаций с численностью свыше 500 членов РОСПРОФЖЕЛ. В данной номинации первого места удостоилась ППО Саратовской дистанции пути Дорпрофжел на Приволжской железной дороге (председатель – **Вера Смага**).

Второе место заняла ППО Красноярской дирекции управления движением Дорпрофжел на Красноярской железной дороге (пред-

седатель – **Любовь Колосова**).

Третье место досталось первичной профсоюзной организации Эксплуатационного вагонного депо Уссурийск Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге (председатель – **Татьяна Цахоева**).

Кроме того, конкурсом были предусмотрены специальные денежные поощрения за высокие показатели в вопросах правовой защиты членов РОСПРОФЖЕЛ и художественное оформление материалов на конкурс. Среди ППО с численностью до 500 членов РОСПРОФЖЕЛ данной награды удостоились сразу две первичные профсоюзные организации: Горький-Казанской дистанции пути Дорпрофжел на Горьковской железной дороге (председатель – **Ольга Костина**) и Чирской дистанции пути Дорпрофжел на Приволжской железной дороге (председатель – **Светлана Чеховская**).

Среди ППО с численностью свыше 500 членов РОСПРОФЖЕЛ денежное поощрение досталось ППО Центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Западно-Сибирской железной дороги (председатель **Любовь Хохлова**) и ППО Эксплуатационного вагонного депо Минеральные Воды Северо-Кавказской железной дороги (председатель **Зинаида Качагова**).

Поздравления и награды председатели первичных профсоюзных организаций, занявших призовые места, получат 18 апреля на Пятом Пленуме ЦК РОСПРОФЖЕЛ.

Соб. инф.



Т.С. Буряк (слева), правовой инспектор труда С.А. Петрик и Т.Н. Цахоева (справа)

НЕ ВОШЛИ В ПРОТИВОРЕЧИЕ?

В коллективах структурных подразделений регионов Дальневосточной железной дороги активно прошло обсуждение нашумевшей статьи «Не вошли в противоречие», опубликованной в газете «Гудок» от 12 марта 2013 года.

Бурную реакцию и даже негодование вызвали планы генерального директора Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта Сергея Чаплинского, высказанные им в ходе обсуждения с ветеранами холдинга будущего Отраслевого соглашения. Предложение руководителя «Желдортранса» предоставлять социальный пакет с 1 января 2014 года только неработающим пенсионерам, награжденным знаком «Почётный железнодорожник», а также председателям Советов ветеранов и хранителям музеев и тем, кто стал неработающим пенсионером до 31 декабря 2013 года, не нашло положительного отклика ни у работников, ни у пенсионеров Дальневосточной железной дороги. Именно наличие социальных гарантий, одной из которых является предоставление неработающим пенсионерам ежегодного бесплатного проезда на железнодорожном транспорте, становится весомым фактором, удерживающим работников на железнодорожных предприятиях до достижения ими двадцатилетнего стажа.

После появления информации о возможной отмене социальных льгот неработающим пенсионерам на предприятиях Дальневосточной железной дороги прошли посвященные данной проблеме собрания, решения которых красноречиво свидетельствуют о значимости для дальневосточных железнодорожников грядущих перемен. О чём думают взбудораженные новостью люди? Не будем голословными и познакомимся с мнениями, собранными Дорпрофсоюзом во всех регионах Дальневосточной магистрали.

ХАБАРОВСКИЙ РЕГИОН

Эксплуатационное локомотивное депо Хабаровск-2

Профсоюзным комитетом эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 и Советом ветеранов после обсуждения статьи «Не вошли в противоречие», опубликованной в газете «Гудок», были сделаны собственные выводы.

«Если уже сейчас объединением работодателей «Желдортранс» предлагается отменить соцпакет для основной массы железнодорожников, то понятно, что таких прибылей, как раньше, у работодателя нет, и что бы ни предлагалось нами, пересмотр льгот и гарантий будет в худшую сторону.

Поэтому предлагаем не отменять сразу всё, а рассмотреть возможность отказа от определённых, не пользующихся спросом у большинства работников льгот, например, от обеспечения бытовым топливом. Во время спада пассажирских перевозок проезд в купейном вагоне можно заменить проездом в плацкартном, либо пролётом воздушным транспортом для отдалённых регионов. Где-то предусмотреть возможность частичной компенсации льгот.

Для минимального соцпакета дополнительные средства можно изыскать, пересмотрев расходы на содержание правления компании (по 6 миллионов рублей в месяц на 24 человека), зарубежных легионеров-спортсменов (это миллионы евро), корпоративной прессы. А также сократить командировочные расходы: при

наличии всех существующих средств связи – Интранета, видеоселекторной связи, мобильной служебной связи, факсимильной связи – руководители различных уровней летают в Москву несколько раз в месяц и десятки раз в году! Зачем?

Если оставлять льготы почётным железнодорожникам, то без пятидесятипроцентного увеличения размера единовременного поощрения в связи с уходом на пенсию.

Сохранить таблицу единовременного поощрения при увольнении в связи с уходом на пенсию, сократив первые две строки: «при стаже от 5 до 10 и от 10 до 20 лет для мужчин и до 15 лет для женщин». Оставить материальную помощь семьям умерших работников и неработающих пенсионеров в размерах, определяемых в коллективных договорах организаций.

Сегодня можно констатировать, что Отраслевое соглашение железнодорожного транспорта продержалось 20 лет, и прогнозировать до 31 декабря 2013 года массовые увольнения работников, достигших пенсионного возраста».

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ РЕГИОН

Владивостокский филиал Дорпрофсоюза

Предложение генерального директора «Желдортранса» Сергея Чаплинского в профкомах, коллективах, Советах ветеранов предприятий Владивостокского региона вызвало недоумение и возмущение.

«Всегда льготы и гарантии устанавливались коллективными договорами в зависимости от вклада работников в развитие отрасли и предоставлялись неработающим пенсионерам с учётом общего стажа работы в организациях компании, федерального железнодорожного транспорта и профсоюза.

Правильно говорит Сергей Чаплинский, что поддержка, оказываемая холдингом неработающим пенсионерам, «не должна зависеть от финансовых показателей предприятий, из которых они уходили на пенсию». Согласны, только выводы у нас другие. Нужно не отменять, а изменять порядок их предоставления, чтобы не получалось так, что человек, всю жизнь проработавший на железной дороге, остался без социальных льгот и гарантий.

В ходе реформирования отрасли с выделением ДЗО, образованием филиалов, разделением ряда хозяйств на эксплуатационный и ремонтный блоки ветераны-железнодорожники оказались в организациях с разным уровнем финансового обеспечения, что непосредственным образом сказало на предоставлении им социальных гарантий. Особенно острая ситуация сложилась в дочерних обществах. Так, в одной из них монетизация льгот неработающим пенсионерам просто не по карману, и их нет (ОАО «Экспресс Приморья»), в другой, несмотря на то, что они установлены, неработающие пенсионеры зачастую ими не пользуются (Сибирцевский щебёночный завод – филиал ОАО «ПНК»).

Проводимая в настоящее время работа по формированию единого стандарта пенсионера холдинга ОАО «РЖД» и созданию Единого социального оператора (ЕСО) позволит нивелировать разницу между пенсионером компании и пенсионером дочернего общества или иной организации, при этом обеспечив предоставление им льгот и гарантий, исходя из финансовых возможностей холдинга.

Наше предложение – сохранить все действующие льготы и гарантии От-

раслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта и коллективного договора ОАО «РЖД» на 2014 год и последующие годы – было отражено в постановлении колдоговорных конференций по подведению итогов выполнения коллективных договоров за 2012 год и профсоюзных конференций по подведению итогов за август 2010 года – март 2013 года ППО Владивостокского филиала Дорпрофсоюза, III регионального социально-экономического форума ДВЖД.

Это предложение является главным выводом всех прошедших обсуждений данной статьи, и все участвующие в них надеются, что будут услышаны теми, кто будет решать данный вопрос.

Предлагаемые изменения Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта на 2014–2016 годы в части отмены льгот и гарантий для работников, которые будут выходить на заслуженный отдых с 1 января 2014 года, лишней раз свидетельствуют об очередном снижении социальных гарантий для тружеников отрасли.

Частью 2 статьи 55 Конституции РФ предусматривается, что в Российской Федерации не должны издаваться законы, отменяющие или умаляющие права и свободы человека и гражданина.

Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта – не закон, но это тот акт социального партнерства, который многие годы обеспечивает работникам железнодорожного транспорта за их героический труд гарантированные дополнительные льготы к тому, что законом предусмотрено. Снижение этих льгот и гарантий в рассматриваемом контексте обеспечит очередной всплеск социальной напряжённости среди тех, кто обеспечивает жизнедеятельность «железнодорожных артерий» государства.

Обращаемся к генеральному директору «Желдортранса» С.И. Чаплинскому: нет ничего проще, чем отнять у детей и стариков. Не трогайте завоевания железнодорожников! Пенсионерам терять нечего. И если они выйдут с протестом на площади страны, то нам с вами будет очень стыдно».

КОМСОМОЛЬСКИЙ РЕГИОН

Эксплуатационное локомотивное депо Комсомольск

В эксплуатационном локомотивном депо Комсомольск обсуждению возможной отмены социальных льгот и гарантий для неработающих пенсионеров было посвящено три собрания, на которых присутствовало 187 человек. Коллектив депо единогласно предложил сохранить гарантированный социальный пакет всем пенсионерам без исключения.

Ремонтное локомотивное депо Амурское

В ремонтном локомотивном депо Амурское, где в данное время работает 63 человека пенсионного возраста, в обсуждении статьи «Не вошли в противоречие» приняли участие практически все цеха и Совет ветеранов.

Участники общих собраний депо единогласно правильным решением признали необходимость сохранения в новом Отраслевом соглашении на 2014–2016 годы в полном объёме действующих на данный момент льгот и гарантий для неработающих пенсионеров. Не допустить отмены льготно-

го проезда по территории России железнодорожным транспортом, льгот на здравоохранение, путёвки в санатории, предоставление бытового топлива.

Комсомольская дистанция гражданских сооружений

В рабочих собраниях Комсомольской дистанции гражданских сооружений, посвящённых обсуждению статьи «Не вошли в противоречие», приняли участие 387 человек, включая неработающих пенсионеров.

В дистанции 114 работающих пенсионеров, из которых 73 имеют железнодорожный стаж более 20 лет. При этом сотрудники дистанции трудятся на всей территории Комсомольского региона и проживают как в благоустроенных домах, так и в домах с печным отоплением. Средняя заработная плата в дистанции невелика, поэтому так же скромны размеры негосударственных пенсий.

Мнение коллектива дистанции однозначно: не допустить ухудшения Отраслевого соглашения на 2014–2016 годы в отношении неработающих пенсионеров, сохранив традиции бережного отношения компании к своим ветеранам.

Комсомольский ДЦС

В статье «Не вошли в противоречие» была затронута животрепещущая проблема для работников пенсионного возраста Комсомольского центра организации работы железнодорожных станций, отработавших на предприятии по 20 и более лет, а также для тех, кто ещё не достиг пенсионного возраста, но уже имеет двадцатилетний стаж работы.

«Число работников центра – почти полторы тысячи человек. На расположенных в далёких глубинках станциях 22 процента работников со стажем на железнодорожном транспорте по 20 и 30 лет. В таких заброшенных районах трудно решается кадровый вопрос. Молодые специалисты не обеспечиваются жильём, не развита инфраструктура, нет больниц. Поэтому все отдалённые станции действуют благодаря труду опытных работников.

Так как наш район приравнен к Крайнему Северу, женщины, которых на предприятии 80 процентов, имеют право выйти на пенсию в 50 лет. По прогнозу 250 работников с 31 декабря 2013 года могут уйти на пенсию. Почему те, кто рассматривал этот вопрос в Москве, не заинтересовались, кто будет работать в этих глухих местах? Как продолжать решать вопрос наставничества, ведь опыт на железнодорожном транспорте нарабатывается годами?»

Работниками ДЦС-4 внесено предложение сохранить в Отраслевом соглашении на 2014–2016 годы все социальные гарантии, предусмотренные для работников и пенсионеров».

Комсомольский РЦС

Коллектив Комсомольского регионального центра связи, ознакомившись со статьёй в газете «Гудок» от 12 марта 2013 года, высказался решительно против лишения льгот людей, проработавших на железной дороге много лет.

Проблема отмены социальных льгот для неработающих пенсионеров напрямую затронет Комсомольский региональный центр связи, когда после внесения непопулярных изменений в новое Отраслевое соглашение начнутся увольнения среди сотрудников пенсионного возраста, которых на предприятии 41 человек из 436 работников.

Поэтому коллектив РЦС-4 считает, что профсоюз должен приложить максимум сил в защиту существующих льгот.

Эксплуатационное локомотивное депо Новый Ургал

В эксплуатационном локомотивном депо Новый Ургал статью в газете «Гудок» от 12 марта 2013 года «Не вошли в противоречие» обсуждали на встречах с локомотивными бригадами станций Новый Ургал и Постышево, а также с неработающими пенсионерами Ургальского узла.

Эмоциональные и категоричные выступления участников собраний красноречиво свидетельствовали о том, что отмена соцгарантий – опротивительный для компании шаг.

– Мои родители всю жизнь проработали на железной дороге и гордились, что у них есть право бесплатного проезда на железнодорожном транспорте при выходе на заслуженный отдых, – сказала заместитель председателя Совета ветеранов Ургальского узла Л.А. Яновская. – Эта льгота отличает наших пенсионеров от пенсионеров других отраслей и является одной из главных в сфере социальных льгот.

– Переключать социальный пакет на вклады НПФ «Благосостояние» – это, мягко говоря, некорректно, – высказал своё мнение председатель Совета депутатов Новоургальского городского поселения Т.Н. Павленко. – На вклады, которые работники отрывали от заработной платы, от бюджета семьи для повышения прожиточного статуса при выходе на пенсию. Но те, кто их не делал по различным причинам, имеют возможность брать субсидии, например, на всё время возрастающие услуги ЖКХ. А большинство «вкладчиков» оплачивают различные услуги из своих средств и «вкладов», выравнявшись «материальным благополучием» с остальными. И теперь работникам на эти вклады предлагают переключить ещё и социальные гарантии при выходе на пенсию.

После обсуждения проблемы у некоторых работников локомотивных бригад сам собой возник вопрос: стоит ли вообще перед пенсией оставаться в профсоюзных рядах?

Работники депо сошлись во мнении, что резкая отмена льгот может привести к массовым увольнениям работающих пенсионеров, вызвав кадровые проблемы, дифференцированное предоставление приведёт к размыву социальных гарантий для пенсионеров, а разделение при предоставлении льгот на награждённых знаком «Почётный железнодорожник» и «всех остальных» вызовет социальную напряжённость в коллективах.

Эксплуатационное локомотивное депо Высокогорная

В Дорпрофсоюз поступило мнение работников эксплуатационного локомотивного депо Высокогорная за поддержку председателя профкома предприятия В.В. Комарова о содержании статьи «Не вошли в противоречие».

«Планируемые изменения в Отраслевом соглашении на 2014–2016 годы в части отмены льгот и гарантий для тех работников, которые будут выходить на заслуженный отдых с 1 января 2014 года, были очень негативно восприняты как работающими пенсионерами, так и работниками, которые планируют уйти на заслуженный отдых в ближайшие 4 года. В эксплуатационном локомотивном депо Высокогорная штатная численность на сегодняшний день составляет 516 че-

людей, из них 42 работника пенсионного возраста.

При уходе на пенсию человек не перестаёт жить, ему так же необходимы поездки в санаторно-курортные лечебницы, оказание врачебной помощи и все те немногочисленные льготы, которые установлены на сегодняшний день.

Возникает вопрос: как поступить в данной ситуации тем работникам, для которых отмена льгот стоит очень остро? Уйти на заслуженный отдых, в полном объёме получить социальный пакет и жить на пенсию, или же остаться в числе работающих и получать достойную заработную плату, а завтра – будь что будет? Такое положение дел снижает престиж не только компании ОАО «РЖД» и профсоюза, но и поставит под угрозу само существование профсоюзной организации, так как при отмене вышеуказанных льгот теряется часть функций РОСПРОФЖЕЛ. Неразкрытым остаётся и вопрос о том, у скольких работников появится желание выйти из профсоюза после отмены льгот для неработающих пенсионеров.

Географическое положение эксплуатационного локомотивного депо Высокогорная не позволит предприятию в короткие сроки восполнить массовый отток кадров. На сегодняшний день в нашем депо и так содержится порядка 20 локомотивных бригад, прикомандированных из других депо. Зачем усугублять плачевное положение дел экономией на заботе о людях? А те, кто сегодня стоит у руля, в свое время сами окажутся на заслуженном отдыхе, вполне возможно, не имея социальных льгот и гарантий».

Высокогорненская дистанция СЦБ

В Высокогорненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки в обсуждении статьи «Не войти в противоречие» участвовали 45 человек, единогласно выразившие негодование по поводу отмены льгот работникам, планирующим уход на пенсию после 31 декабря 2013 года. По мнению работников предприятия, подобно отношению к людям со стороны солидной компании просто недопустимо.

От имени всего коллектива Высокогорненской СЦБ высказалась председатель профсоюзного комитета предприятия Ирина Смирнова:

– Компания, которая находит небольшие средства на содержание спортивных команд и прессы, которая в своё время заработала престиж приличным социальным пакетом, постепенно сбрасывает со своих плеч школы, детские сады, медицинские учреждения, а теперь и работников, многие из которых отдали производству по 30-40 лет своей жизни. С таким подходом к концу 2013 года может наступить кризис трудовых ресурсов. Поэтому считаем необходимым подойти к данному вопросу обдуманно, разумно, человечно и «не рубить с плеча», ведь если мы забудем о доброте, милосердии, помощи ближнему, то будущее нашей компании окажется безрадостным.

Станция Ванино

Коллектив станции Ванино единодушно выразил несогласие с предложением директора «Желдортранса» Сергея Чаплинского о лишении социальных гарантий железнодорожников, уходящих на пенсию с 1 января 2014 года.

Работники станции Ванино отметили вопиющую несправедливость грядущих перемен, которые приведут к неравенству в психологическом и материальном плане между железнодорожниками, вышедшими на пенсию до и после наступления 2014 года. Исключение пока ещё действующих соцгарантий существенно повлияет

на благосостояние пенсионеров, проживающих в районах, приравненных к Крайнему Северу. Пенсионеры, лишившись льготного проезда, не смогут навещать родных, поправить здоровье в тёплых краях.

Коллектив станции Ванино считает, что существующие социальные гарантии для пенсионеров напрямую влияют на создание положительного имиджа РЖД. Только надёжная компания может заботиться о своих нынешних сотрудниках и о тех, кто своим трудом внёс вклад в её становление и развитие. Поэтому новое Отраслевое соглашение не должно стать хуже ныне действующего.

Амгуньская дистанция пути

В рабочем собрании профсоюзного комитета и работников Амгуньской дистанции пути 20 марта 2013 года приняли участие 7 членов профкома, 28 работников дистанции пути, 4 неработающих пенсионера и председатель Совета ветеранов А.И. Пискун. Участники собрания обсудили изменения в Отраслевом соглашении на 2014-2016 годы в части отмены льгот и гарантий для работников, которые будут выходить на заслуженный отдых с 1 января 2014 года.

– В наших посёлках невозможно получить полную медицинскую помощь из-за отсутствия больниц, – сказал начальник технического отдела предприятия Л.Д. Бусько. – Поэтому недопустимо лишать пенсионеров проезда в пригородном сообщении или в поездах дальнего следования, медицинской помощи в негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД» в соответствии с территориальными программами обязательного медицинского страхования.

Председатель Совета ветеранов Амгуньской дистанции пути А.И. Пискун подтвердил необходимость сохранения льгот для неработающих пенсионеров:

– На дистанции пути много работников, имеющих стаж 20 и более лет. Они приехали из разных уголков России на строительство БАМа и, не боясь трудностей, остались здесь ради процветания Байкало-Амурской магистрали. Будет большой несправедливостью по отношению к людям, которые вложили душу и силы в стабильную работу железной дороги, лишать их всех благ после ухода на заслуженный отдых.

По словам сигналиста дистанции Л.И. Бояркиной, изменения в Отраслевом соглашении грозят предприятию кадровым кризисом:

– На дистанции пути около 20 процентов от общей численности работников – это работающие пенсионеры, поэтому лишение работников при выходе на пенсию социального пакета может привести к массовым увольнениям данной категории работников в этом году. Наши посёлки очень малочисленны, а молодые люди из городов не хотят ехать к нам даже на должности специалистов и уж тем более на рабочие должности, и будет тяжело осуществить приём новых работников.

Рабочее собрание Амгуньской дистанции пути постановило направить письмо с мнением работников и пенсионеров предприятия в вышестоящие инстанции, чтобы не допустить исключения социальных гарантий пенсионерам из нового Отраслевого соглашения.

НДОУ «Детский сад №244 ОАО «РЖД»

Работники детского сада №244 на общем собрании единогласно высказались против отмены льгот и гарантий работникам, которые будут выходить на заслуженный отдых с 2014 года.

– При современном уровне пенсий и цен сохранение льгот пенсионерам необходимо, – высказалась бывшая сотрудница учреждения Надежда Хайоне. – Наши пенсионеры пользуются возможностью льготного приобретения угля и проезда на железнодорожном транспорте, без которого отдых за пределами посёлка станет для них недоступным.

НДОУ «Детский сад №256 ОАО «РЖД»

Работники детского сада №256 постановили сохранить максимум гарантий социального пакета, а в случае невозможности сберечь все действующие ныне льготы и гарантии неработающим пенсионерам оставить хотя бы наиболее востребованную часть соцпакета, потому что остаться без поддержки родного предприятия после выхода на пенсию – просто страшно.

НДОУ «Детский сад №245 ОАО «РЖД»

На профсоюзном собрании детского сада №245 присутствовало 72 члена профсоюза, которые выразили несогласие с решением отменить льготы работникам, уходящим на заслуженный отдых с 1 января 2014 года.

Совет ветеранов аппарата Комсомольского региона дороги

После обсуждения опубликованной в газете «Гудок» статьи «Не войти в противоречие» региональным координационным Советом ветеранов (пенсионеров) Комсомольского региона было принято решение в новом Отраслевом соглашении сохранить раздел 6, все 14 пунктов обязательств работодателя в сфере социальных гарантий неработающим пенсионерам. Также оставить льготы на топливо, предоставление проездных билетов дальнего и городского сообщения, проезд по лечебным билетам, предоставление путёвок на санаторно-курортное лечение, сохранить на Тындинском и Комсомольском регионах все пассажирские поезда. Кроме того, сохранить льготы работающим пенсионерам и после 1 января 2014 года и оказывать ритуальные услуги в день похорон железнодорожника, а не через 3-6 месяцев, как это делается на практике.

Ветераны региона сошлись во мнении, что резкая отмена льгот может привести к острой социальной напряжённости в коллективах и в отрасли, а поэтому итог обсуждений был однозначным: не допустить ухудшения Отраслевого соглашения на 2014 – 2016 годы в отношении работающих и неработающих пенсионеров.

Совет ветеранов эксплуатационного вагонного депо Комсомольск

«С предложением генерального директора «Желдортранса» господина С.И. Чаплинского об исключении предоставляемых льгот, гарантий и компенсаций неработающим пенсионерам из Отраслевого соглашения работники и неработающие пенсионеры депо не согласны.

Люди, отработавшие не одно десятилетие на железной дороге и внесшие достойный вклад в её развитие, будут брошены на произвол судьбы. НПФ «Благосостояние» – не панацея. Председатель Совета ветеранов ОАО «ФПК» Н.Петрикевич, находясь в Москве и не владея полной информацией, не видит, что на отдалённых железнодорожных станциях неработающим пенсионерам компенсация за топливо так же важна, как и про-

езд на железнодорожном транспорте, поскольку больше нет никаких дорог. Нельзя отменять существующие малые льготы и гарантии, установленные для неработающих пенсионеров. На данный момент на предприятии работает 12 человек пенсионного возраста, из них 11 женщин, также имеются люди с льготной пенсией за работу во вредных условиях труда. Таких всего 78 работников. При отмене гарантий неработающим пенсионерам с 1 января 2014 года многие из них уйдут на пенсию уже в 2013 году, что повлечёт неуклонное сокращение рабочих мест, особенно на отдалённых линейных станциях».

Неработающие пенсионеры-железнодорожники Тырмы

Председатель Совета ветеранов железнодорожного узла Тырмы Т.Н. Курбатова в обращении в Дорпрофсоюз выразила мнение 270 подопечных неработающих пенсионеров.

«Мы всегда чувствовали социальную защищённость, поддержку нашей кормилицы – железной дороги. Это выгодно отличало нас от пенсионеров других отраслей. Социальная защищённость ветеранов отрасли – стимул для молодого поколения железнодорожников хорошо работать.

В таком небольшом посёлке, как наш, железнодорожные предприятия были градообразующими. В ходе перестройки всё изменилось. Осталась только Тырминская дистанция пути, определяющая политику ОАО «РЖД».

Администрация посёлка Тырмы не занимается решением вопросов предоставления социальных гарантий пенсионерам по обеспечению углём, дровами, медицинскими услугами, улучшением жилищных, бытовых условий. И оказаться без поддержки железной дороги в вопросе материальной помощи и получения угля для отопления жилья, в основном, ветхого, с 80-процентным износом, по таким облачным ценам (1 тонна хакасского угля с 1 января 2013 года стоит 4372,19 руб.) равносильно смерти от холода. Тырмы, как и весь Верхнебуреинский район, находится в самом холодном месте Хабаровского края и нуждается в безвозмездном обеспечении углем.

Жизненно необходим неработающим пенсионерам проезд по билетам дальнего и пригородного сообщения, проезд по лечебным билетам. Те пенсионеры, которые ещё могут передвигаться, выезжают в гости к родным, едут в близлежащие города за медицинской помощью, за зубопротезированием, за лечением в стационарах, за квалифицированной медицинской помощью в дорожных больницах Хабаровска и Биробиджана. Необходимо помочь и в санаторно-курортном лечении, и в оказании ритуальных услуг».

ТЫНДИНСКИЙ РЕГИОН

Тындинский филиал Дорпрофсожа

От имени Тындинского филиала Дорпрофсожа на Дальневосточной железной дороге в адрес президента компании Владимира Якунина и председателя РОСПРОФЖЕЛ Николая Никифорова было направлено обращение.

«В ходе проведения отчётной профсоюзной конференции Тындинского филиала Дорпрофсожа на Дальневосточной железной дороге за 2010-2012 годы 21 марта 2013 года делегатами конференции, представлявшими трудовые коллективы региона, была обсуждена статья в газете «Гудок» от 12 марта 2013 года «Не войти в противоречие», вызвавшая у работников и пенсионеров региона бурное негодование.

В результате обсуждения было принято решение обратиться к президенту компании ОАО «Российские железные дороги» В.И. Якунину и председателю ЦК профсоюза Н.А. Никифорову о неприемлемости предложения генерального директора «Желдортранса» Сергея Чаплинского.

Отмена оплаты проезда приведёт к тому, что проживающие в Тындинском регионе пенсионеры лишатся возможности выезжать на лечение, отдых, так как уровень дохода пенсионера недостаточный даже с учётом пенсионных выплат НПФ «Благосостояние».

В настоящее время важно сохранить для наших пенсионеров и тех, кто готовится ими стать, материальную помощь, льготное зубопротезирование, путевки на лечение в санатории, обеспечение бытовым топливом.

Цена зубопротезирования без социального пакета составляет около 20 тысяч рублей, с учётом компенсации – 10 тысяч рублей. На Тындинском регионе работает санаторий-профилакторий «Надежда», оснащённый новым лечебным оборудованием и пользующийся большим спросом у пенсионеров. Стоимость путёвки составляет более 35 тысяч рублей. Доля оплаты пенсионера за путёвку в зависимости от стажа работы составляет от 5 до 50 процентов от стоимости. Для многих подобные льготы – это стимул работать на железной дороге. Их упразднение может повлечь за собой отток из северного региона пенсионеров и железнодорожников трудоспособного возраста.

Наш район приравнен к Крайнему Северу, работники имеют право на льготную пенсию. В настоящее время на Тындинском регионе трудятся более 12 тысяч работников, по прогнозу более 30 процентов из них могут уйти на пенсию в течение 2013 года. В этом случае возникнет «кадровый голод» на предприятиях региона и Дальневосточной железной дороги в целом. Молодёжь неохотно устраивается работать на железную дорогу в нашем регионе. Во многих посёлках, обслуживающих железнодорожные станции, отсутствует развитая инфраструктура, квартплата составляет до 9 тысяч рублей и более. Всё это не делает привлекательным проживание в данных посёлках.

В течение 2013 года мы можем потерять следующее количество работников, которые выйдут на пенсию: 16 работников Тындинского центра организации работы железнодорожных станций, 86 сотрудников эксплуатационного локомотивного депо Тынды, 155 труженников Дистанции тепловых сетей, 94 работника Тындинской дистанции пути, 90 сотрудников Тындинской дистанции гражданских сооружений, 88 работников эксплуатационного вагонного депо Тынды.

И это лишь часть наших предприятий. Кто же будет работать? Кто станет обслуживать и развивать железную дорогу в районе, приравненном к району Крайнего Севера? Думаем, что руководству компании ОАО «РЖД» крайне не выгоден грозящий кризис.

Вот к чему может привести неосознанно высказанное и поддержанное Советом ветеранов предложение генерального директора «Желдортранса» С.И. Чаплинского.

Тындинский филиал Дорпрофсожа, профсоюзные комитеты и работники предприятий региона, представители Совета ветеранов призывают сознательно и грамотно подойти к рассмотрению и внесению предложений, в результате которых может возникнуть общесетевая проблема железных дорог в вопросе социальной обеспеченности работников компании ОАО «РЖД». И в ходе подготовки проекта нового Коллективного договора на 2014-2016 годы не принимать во внимание высказанное С.И. Чаплинским предложение».



ДОРОГА ЖИЗНИ

Дальний Восток – обширная и сложная по рельефу территория, где зачастую железная дорога является единственной транспортной артерией, объединяющей заповедные уголки с «большой землёй». Подобная уникальность стальной магистрали влечёт за собой ощутимые сложности не только для жителей отдалённых станций, но и для самих железнодорожников, работающих на малодоступных участках дороги.

Речь идёт, в первую очередь, о путейцах, для которых поезд – порой единственный способ добраться до места работы. А как быть, если график его движения регулярно нарушается или поезд вообще подлежит упразднению?

Немногом проще ситуация с доставкой путеремонтными летучками при наличии подъездных путей. Многочасовая тряска по разбитой дороге в изношенном, не соответствующем требованиям охраны труда при перевозке людей автотранспортом – удовольствие не из приятных.

Но, как известно, в производственном процессе мелочей быть не может. И от грамотной организации доставки сотрудников, в частности, путейского хозяйства к месту работы не в последнюю очередь зависит качество содержания пути, выполнение планов по всем видам ремонта, реализация участковой системы текущего содержания пути, а значит, и безопасность движения поездов. Но, к сожалению, проблема транспортировки сотрудников дистанций пути к отдалённым участкам работ давно стала одной из наиболее проблем для Владивостокского, Комсомольского и Тындинского регионов Дальневосточной железной дороги. Ещё более актуальной проблема становится в свете подготовки путевого хозяйства к работе в весенне-летний период эксплуатации, когда подготавливается основа для будущего эффективного перевозочного процесса.

В теории грамотно организованная доставка работников к месту работ подразумевает осуществление перевозки по чёткому графику, независимо от погодных условий. Транспорт при этом должен подаваться вовремя и быть комфортным для людей в любое время года.

Срыв графика доставки работников невозможен, поэтому наличие автотранспорта – жизненная необходимость для

предприятия. Но, увы, не каждая дистанция пути может себе его позволить.

Перевозка людей – дело ответственное, этим должны заниматься только профессионалы. Желательно, чтобы и транспорт был под стать профессионализму водителя – высокого уровня. Но при сегодняшней изношенности автопарка о последнем пункте можно забыть.

Между тем, доставка путейцев к месту работы действительно проблема №1. Автомобили с пассажирами по разбитым дорогам двигаются медленно, что порой не позволяет вовремя начать рабочий день. И трудно-преодолимых отрезков пути, доступных только КАМАЗу, особенно в плохую погоду очень много. Да и автомобильного транспорта просто хронически не хватает. В результате люди доставляются к месту работы к 10, а то и к 11 часам дня. Подобная трата рабочего времени – непозволительная роскошь. Да и откуда у людей после многочасовой тряски по разбитым дорогам силы и настроение эффективно отработать на пути положенные часы? А ведь именно от труда путейцев во многом зависит бесперебойный перевозочный процесс на всех отрезках пути, а значит, и успех работы всей дороги.

Доставка поездами – более комфортный, но менее надёжный вариант, как показывает практика регулярных срывов графика движения.

Такая нестабильность в вопросе транспортировки к месту работы явно не повышает производительность труда путейцев и экономические выгоды от этого.

Технико-экономический совет по путейскому комплексу Дальневосточной железной дороги, прошедший 22 февраля, в очередной раз поднял назревшую проблему доставки путейских бригад к местам производства работ.

Владивостокский регион дороги

Согласно данным проверок автотранспорта, предоставленным техническим инспектором труда Владивостокского филиала Дорпрофсожа Александром Лашиным, в ноябре прошлого года были выявлены нарушения требований безопасности и охраны труда при перевозке путейских бригад в Приморской дистанции пути.

Автотранспорт дистанции пути, предназначенный для доставки путейских бригад и

ручного инструмента к местам производства работ, не отвечал требованиям безопасности. Так, в кузове-фургоне расположенные вдоль боковых стен деревянные лавки конструктивно выполнены без крепления ремней безопасности и удерживающих от раскачивания спинок. Подобные недоработки повышают риск травмирования работников при движении по неровной дороге и резком торможении. Потенциальную опасность для здоровья работников представляет и практикуемая повсеместно перевозка ручного путевого инструмента в проходах, а не в закрытых ящиках кузова-фургона, как положено по инструкциям.

– В Приморье транспорт как автобазы, так и дистанций пути нуждается в замене, – отмечает технический инспектор труда Владивостокского филиала Дорпрофсожа Александр Лашин. – Техническое состояние этих автомобилей мы проверяем. В зимнее время в автобусах ПАЗ и УАЗах холодно. Машины продуваются, двери закрываются не плотно, печки работают слабо, поэтому температура в автомобилях не поднимается выше 10 градусов, ехать холодно. Летом в кабинках пыльно и жарко. А путь не близкий. Зачастую путейцам приходится преодолевать в машине достаточные большие расстояния по плохим грунтовым дорогам. Существующий транспорт устарел, а нового поступает мало. Такая проблема касается почти всех приморских ПЧ. А не так давно проблемы появились и в Приморской дистанции пути. Она удлинённая, протяжённостью порядка 180 км. Такие условия требуют доставки автотранспортом, которым автобаза не может обеспечить дистанцию в достаточном объёме. В самой ПЧ есть фургон, которым развозятся бригады. Данный транспорт стал причиной несчастного случая, произошедшего в 2012 году. Из-за тряски, возникшей во время движения машины, пострадавший ударился головой и повредил шейный позвонок. Травма потребовала операционного вмешательства. Последовавшая затем проверка фургона выявила его ужасное состояние. Можно только догадываться, насколько «комфортна» доставка машиной, оборудованной деревянными лавками, по бесхозным грунтовым дорогам. Но в Приморской дистанции пути это единственное средство транспортировки, и в этом плане перемен пока никаких не предвидится. А нынешнего парка автобазы, конечно, недостаточно, чтобы обеспечить всех путейцев.

– Доставкой обеспечиваются все работники по заявке дорожного мастера, – сообщает главный инженер Приморской дистанции пути Евгений Тихонов. – С этим проблем нет. По необходимым дистанциям направлениям ходит как рабочий поезд, так и автотранспорт. Больше шести лет назад в сторону станций Оленевод и Гвоздево курсировал рабочий поезд, предназначенный конкретно для наших работников. Он базировался по Приморской, что было очень удобно. Сейчас рабочий поезд ходит от Хасана до Приморской два раза в неделю – в среду и в четверг. В остальное время, когда данный поезд идет по направлению Гвоздево

– Хасан, мы используем путеремонтные летучки, имеющиеся на околотках. От Приморской до Хасана доставляем бригады тремя машинами, отвозим путейцев в сторону Бамбурово и Провалово. Летом попробуем доставлять путейцев поездом, который каждый день поздно вечером выходит с Уссурийска и прибывает в Хасан в 7-30 утра. Сейчас данный поезд как нерентабельный планируют убрать совсем. Мы хотим, чтобы в будущем этот рабочий поезд начал ходить по-новому, доставляя путейцев со стороны Уссурийска в нашем направлении. Было бы замечательно запустить рабочий поезд по удобному для нас маршруту. Немало времени занимает и доставка автотранспортом, потому что машины есть не на каждом околотке. Например, путеремонтная летучка требуется на станцию Хасан. Да и как минимум 70 процентов автопарка давно необходимо обновить. При постоянной эксплуатации техника быстро изнашивается. Сегодня одна путеремонтная летучка обслуживает по два околотка. Мы ежегодно при защите паспорта пишем заявку на автотранспорт. Но недостаток финансирования не позволяет пока решить проблему. Техника обновляется крайне редко, а новая – вообще дефицит. В прошлом году нам ничего нового не поставили. Влияет и отношение к Приморской дистанции пути как периферийной, не относящейся к главному ходу. Поэтому и работать приходится с тем, что есть. Но ведь ответственность за безопасность движения поездов возложена на нашу дистанцию не меньшая, чем на другие ПЧ.

Не больше повезло с условиями доставки работникам Ружинской дистанции пути. По заявкам предприятия Владивостокская механизированная автобаза выделяет для перевозки путейцев бригад к местам работы автобус, в котором зимой холодно, а летом душно. Отдельного места для перевозки инструмента в нём нет. В данном случае автобаза в сложившейся ситуации не виновата, потому что предназначенным для перевозки путейцев специализированным автотранспортом она просто не располагает.

– В Ружинской дистанции пути поднимали вопросы некомфортного температурного режима в машине, доставки топлива рядом с работниками, что противоречит технике безопасности, – сообщает Александр Лашин. – В дальнюю дорогу транспорт автобазы запасался топливом в канистрах, потому что в пункте назначения заправок нет. Ружинская дистанция пути как бы вытянута в одну сторону. Основной участок работы более 100 км – от Ружино до Звеньевой, куда в 7 часов утра направляется рабочий поезд. У него нет такого жесткого графика, как у пассажирского поезда. Около 10-30 поезд прибывает в Звеньевой. У рабочего поезда замены нет. Когда он ставится на техобслуживание, то путейцы заказывают на автобазе машины, чтобы добраться до работы. Благо, есть подъездные пути. Такие неудобства выводят. Но и о том, что люди не вывозятся к месту работы, говорить нельзя. Проблему автотранспорта дистанции пути поднимают ежедневно. Обновлением автопарка должна заниматься Дирекция

инфраструктуры. Но дело продвигается с большим трудом. А вопрос решать надо. Скоро начнутся летние путевые работы, большой объём работ потребует участия комплексных бригад, а значит, будет необходима массовая и оперативная доставка людей к месту работы. Понадобится вместительный, проходимый транспорт.

– Монтер пути до своего постоянного места работы должен добираться самостоятельно, – комментирует ситуацию заместитель начальника Ружинской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам Василий Газинский. – А вот доставку его на другой участок пути – это уже работа администрации. От Ружино до Бикина ходит рабочий поезд, но не всегда. И когда его отменяют по причине отсутствия электровоза или локомотивной бригады, спасает именно автотранспорт. Обычно в такой ситуации дистанция пути заказывает во Владивостокской механизированной автобазе обыкновенный автобус. Это, конечно, уже до предела изношенная техника, к которой слово «комфортабельный» неприменимо. В таких автобусах необходимый температурный режим никогда не выдерживается. Но альтернативы нет. Автопарк мехавтобазы, которая из последних сил старается держать на ходу имеющуюся в наличии технику, давно требует обновления. По этому поводу председатель нашего профсоюзного комитета Марина Владимировна Колесниченко направляла в Дальневосточную дирекцию инфраструктуры запрос. Однако новой техники в автобазе я так и не увидел. В Ружинской дистанции пути есть путеремонтные летучки, но не на каждом околотке, да и вместимость их незначительна. И, если мы будем отказываться от того, что нам предлагает мехавтобаза, то работникам дистанции просто придется идти пешком до пункта назначения. А пока они доставляются старенькими ПАЗиками на расстояния до 150 километров. Основная масса людей живет в Ружино, а работать им приходится в Дальнереченском или Пожарском районах, куда дорога занимает до нескольких часов. Поэтому, отработав положенное время, они зачастую возвращаются домой довольно поздно.

В плачевном состоянии находится транспорт и во Владивостокской дистанции пути.

– Автопарк предприятия устаревший, – рассказывает председатель профкома Владивостокской дистанции пути Наталья Шопина. – Автобаза не всегда может удовлетворить нашу потребность в доставке путейцев. В связи с поездной обстановкой монтерам текущего содержания пути дают «окна» в ночное время. С учётом оперативности и специфики нашей работы дистанции необходимы дополнительные путеремонтные летучки, а также осветительные приборы. Путеремонтные летучки удобны тем, что предназначены для перевозки как людей, так и инструмента. Ну, а бортовые машины подходят только для транспортировки инструмента. В таком случае люди должны доставляться специальным автобусом.

ПРОДОЛЖЕНИЕ – В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ

Наталья ОХОТНАЯ

С БОЛЬНОЙ ГОЛОВЫ НА ЗДОРОВУЮ...

В предыдущем номере газеты «Профсоюзная жизнь» сообщалось о нарушениях правил охраны труда и техники безопасности в ремонтном локомотивном депо Тынды-Северная. Нельзя сказать, что вышестоящее руководство в лице Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава не реагирует на творческие в Тындинском подразделении безобразия. Но делает это, мягко говоря, странным образом.

Исполняющий обязанности начальника дирекции В.Л. Гурбин обратился к председателю Дорпрофсожа В.И. Бабю с письмом, в котором вину за происходящее в депо перекладывает на... правового инспектора по труду Тындинского филиала Дорпрофсожа Елену Леонидовну Конфедератову. Думается, есть резон полностью привести этот яркий образец эпистолярно-бюрократического жанра:

«Уважаемый Виталий Ильич! В ремонтном локомотивном депо Тынды-Северная сложилась неудовлетворительная ситуация при взаимодействии с Тындинским филиалом Дорпрофсожа. Правовым инспектором профсоюза Конфедератовой Е.Л. массово отменяются приказы начальника ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная о привлечении работников депо к дисциплинарной ответственности вместо оказания практической помощи в подготовке документов, что ведет к моральному разложению коллектива, подрыву авторитета руководства депо среди работников.

В результате проводимой правовым инспектором профсоюза Конфедератовой Е.Л. работы коллектив ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная становится неуправляемым. Работники депо, считая, что приказы о привлечении к дисциплинарной ответственности будут отменены, относятся к выполняемой работе халатно, систематически ухудшается качество выполняемых работ. Авторитет руководителей депо снижен настолько, что работники, не стесняясь руководства, свободно в рабочее время допускают употребление алкоголя на рабочих местах. Они уверены, что находятся под «защитой» правового инспектора, и все санкции, применяемые к ним работодателем, будут

отменены. При этом правовой инспектор Конфедератовой Е.Л. встает на защиту как работников, являющихся членами профсоюза, так и не членов профсоюза.

Чувство вседозволенности работников, находящихся под такой защитой правового инспектора профсоюза Конфедератовой Е.Л., дошло до рукоприкладства работников в отношении первых руководителей депо. Так, 20 ноября при вечернем обходе депо был выявлен факт употребления работниками алкоголя. В момент выяснения обстоятельств допущенного главному инженеру депо работником была нанесена открытая черепно-мозговая травма.

Считаю, что правовой инспектор профсоюза Тындинского филиала Дорпрофсожа Конфедератовой Е.Л. намеренно проводит работу по снижению авторитета руководителей депо. Сложившееся положение дел является недопустимым и нарушающим принципы социального партнерства, установленные между ОАО «РЖД» как работодателем и профсоюзом как представителем работников.

Правовой инспектор профсоюза Конфедератовой Е.Л. в рабочее время принимала участие в судебных заседаниях по делу о восстановлении на работе специалиста по управлению персоналом ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная Даниловой И.В., фактически являясь её представителем. При этом что Данилова И.В. не является членом профсоюзной организации.

С целью взаимодействия в области обеспечения социального партнерства и реальной защиты прав работников прошу Вас обязать правового инспектора профсоюза Конфедератовой Е.Л. по приглашению администрации депо принимать участие в разборах, проводимых руководством депо, собраниях коллектива, периодически проводить проверки цехов ремонта. Также считаю, что совместная работа администрации депо и правового инспектора профсоюза, направленная на единый результат, обеспечит выполнение заданных производственных показателей и соблюдение прав работников депо.

Сложившаяся в настоящее время ситуация не способствует организации работ. В результате невыполнения заданной программы ремонта страдают сами работники, не отождест-

вляя при этом зависимость объемов выполненных работ и размера заработной платы. Можно сказать, что подобная защита прав работников играет против них самих и не способствует росту их материального и социального благополучия. А если так, то работники депо со временем могут прийти к вопросу о необходимости подобной «защиты» их прав и организовать массовый выход из состава профсоюза, к тому же если правовой инспектор встает на защиту независимо от членства в профсоюзе».

Первое, что бросается в глаза при прочтении вышеизложенного, – правовая безграмотность лиц, подготовивших и подписавших документ. Прежде чем отправить письмо председателю Дорпрофсожа, а копию – начальнику Дальневосточной железной дороги, им было бы не лишне ознакомиться хотя бы с азами Положения о правовой инспекции труда РОСПРОФЖЕЛ. В нём говорится, что инспекция труда создана для осуществления контроля над соблюдением работодателями и их представителями трудового законодательства и других нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права. Инспекция следит также за выполнением работодателями условий коллективных договоров и соглашений в соответствии с Трудовым кодексом РФ, Федеральным законом «О профсоюзах, их правах и гарантиях деятельности», Уставом и нормативными актами РОСПРОФЖЕЛ.

Оказание практической помощи в подготовке документов для работодателя или его представителей, как указано в письме, в обязанности правового инспектора труда не входит. Правовые вопросы подготовки документов, приказов о применении к работникам дисциплинарных взысканий должны регулироваться штатными юристами предприятия. И речь следовало бы вести не о принципах социального партнерства между профсоюзом и ОАО «РЖД», а об улучшении работы юридической службы работодателя.

Характерный пример: 21 февраля прошлого года в депо появился приказ «По случаю инцидента, связанного с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, допущенного поездом № 2604 в сутках 16 февраля 2012 года из-за неисправности локомо-

тива ЗТЭ10МК №1393 на перегоне Огорон-Молдавский Дальневосточной железной дороги». В соответствии с ним за совершение дисциплинарного проступка, ненадлежащее исполнение работниками по их вине возложенных на них обязанностей в части некачественного контроля выполнения цикловых работ по электроаппаратной группе ТО-2 на локомотиве ЗТЭ10МК №1393 мастер Г.А. Янушко, слесари-электрики М.В. Яковец и А.А. Козловских лишены 50 процентов премиальной оплаты труда по итогам работы за февраль.

Во время проверки правовым инспектором труда выяснилось, что этот приказ грубо нарушает требования статей 192 и 193 Трудового кодекса РФ. Во-первых, данный случай не рассматривался на совещании у руководителя предприятия. О снижении премиальной вознаграждения работники узнали лишь при получении расчётных листов. С них не были истребованы объяснительные записки о совершении дисциплинарных проступков. Не составлялся акт об отказе представить объяснения. Отсутствует протокол оперативного разбора. С самим приказом работники под роспись не ознакомлены, чем нарушено их право на обжалование дисциплинарного взыскания.

Статьёй 192 ТК РФ перечень взысканий, применяемых к совершившим дисциплинарный проступок, ограничен замечанием, выговором, увольнением по соответствующим основаниям. Лишение премии в размере 50 процентов законодательством не предусмотрено. В результате незаконный приказ был отменён, работникам произведён перерасчёт, и премии они получили полностью.

Подобных фактов можно привести немало.

Как бы там ни было, выполняя свои должностные обязанности и направляя представления по устранению выявленных нарушений ТК РФ или рассматривая жалобы и заявления работников, правовой инспектор труда не может оказывать какого-либо положительного или отрицательного воздействия на состояние дисциплины в трудовом коллективе или травматизма на производстве. Ибо деятельность инспекции труда целиком и полностью направлена на защиту социально-трудовых и других гражданских прав работников. Все жалобы рассматриваются по фактическим об-

стоятельствам. Проверки осуществляются в присутствии работников отдела по управлению персоналом, либо других специалистов депо.

История с нанесением телесных повреждений одному из руководителей депо – уже чистая «уголовщина», входящая в компетенцию органов внутренних дел. Каким образом в ней может быть замешан правовой инспектор труда? Воистину, «в огороде – бузина, а в Киеве – дядька».

Не выдерживает никакой критики утверждение о том, что «работники депо со временем могут организовать массовый выход из состава профсоюза, к тому же если правовой инспектор встает на защиту независимо от членства в профсоюзе», высказанное по поводу участия правового инспектора труда в судебном заседании о восстановлении на работе специалиста по управлению персоналом И.В. Даниловой. Так вот, Е.Л. Конфедератова исполняла свои непосредственные должностные обязанности, поскольку была привлечена к участию в деле в качестве специалиста по заявлению истца, о чём в деле имеется определение суда от 13 ноября 2012 года.

– Защищая в суде работницу ремонтного локомотивного депо, не являющуюся членом профсоюза, никакими нарушениями я не допустила, – считает Елена Леонидовна – Моя деятельность способствовала повышению имиджа профсоюза железнодорожников. После восстановления на работе И.В. Данилова вступила в РОСПРОФЖЕЛ и личным примером проводит активную агитацию среди тех, кто ещё не определился с членством в профессиональном союзе.

Кто спорит, что с нарушениями дисциплины нужно бороться? Но делать это необходимо в соответствии с законодательством (мы живём в правовом государстве), а не так, как кому захочется. Так кто же способствует «моральному разложению коллектива, подрыву авторитета руководства депо перед работниками» – правовой инспектор труда, стоящий на страже закона, или само руководство депо, издающее безграмотные в правовом отношении приказы и игнорирующее представления правовой инспекции труда? Следует отметить, что многие из них по сей день остаются без ответа.

Геннадий АСТАХОВ

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



ГЛАВНОЕ В ЖИЗНИ – СЕМЬЯ

В хабаровском Дворце культуры железнодорожников 29 марта состоялся конкурс «По парам парам» среди молодых семейных пар железнодорожных предприятий Хабаровска.

Конкурс прошёл впервые на дороге в рамках реализации целевой программы «Молодёжь ОАО «РЖД» (2011-2015гг.)» при поддержке Хабаровского филиала Дорпрофсожа и при содействии профсоюзных комитетов железнодорожных предприятий.

Борьба шести супружеских пар за звание лучших началась на сцене ДКЖ с конкурса «Визитная карточка». В творческой форме, вооружившись азартом и фантазией, участники представили себя жюри и зрителям. Старания их были оценены по пятибалльной системе.

Сюрпризом для семейных пар стал конкурс-импровизация «Нежданно-негаданно!», в ходе которого молодые железнодорожники выполняли своеобразные задания, в том числе и с юмором отвечали на вопросы жюри и организаторов.

Результаты первого блока конкурса всецело зависели от взаимопонимания супругов, когда жена должна была догадаться о содержании теле-

граммы от своей второй половины по его мимике и жестам. Так, один из участников изображал кражу своего чемодана и просьбу скорее выслать одежду, а его соперник, гипотетически поистратившийся в командировке, «молчаливо» просил свою жену срочно перевести деньги.

Вторая половина конкурса прошла не менее интересно. По его условиям супруги должны были проявить завидное единодушие в ответах на поставленные вопросы. Больше совпадений – больше баллов. Участники старательно доказывали, что семья – это одно целое, отвечая на забавные, а порой и провокационные вопросы: «Кто транжира в семье?» или «Кто в доме хозяин?».

Последним испытанием для семейных пар стал конкурс – домашнее задание «Пара – нормальное явление!», давший простор полёту творческой мысли участников. Некоторые из них заручились поддержкой своих детей. Двое сыновей супругов Кичигиных играли с родителями на импровизированной сцене в футбол, баскетбол, танцевали и пели. Сын супругов Пугаковых тоже стоял горой за честь родителей – два прочитанных им стихотворения, ко-

нечно, внесли вклад в победу всей семьи.

Выставив последние оценки, жюри подвело общие итоги творческого конкурса «По парам парам» среди семейных пар, работающих на предприятиях Хабаровска.

Первое место с вручением в качестве приза моноблока-телевизора со встроенным DVD было присуждено семье Пугаковых, представлявшей Хабаровский региональный центр связи. Александр – начальник лаборатории связи ХРЦС, а Ольга трудится ведущим инженером отдела планирования контейнерных перевозок Дальневосточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания ЦФТО. Пара участвовала в конкурсе под девизом «Семья – главное в жизни».

Второе место по сумме набранных баллов, а также мультитварка и радиотелефон достались Анастасии и Василию Кичигиным, представлявшим Эксплуатационное вагонное депо Хабаровск-2. Настя работает секретарём НОК в управлении дороги, а Василий – осматриком-ремонтником вагонов ВЧДЭ-2.

Пара, представлявшая Шестую Хабаровскую дистанцию пути, завоевала в конкурсе тре-



ть место. Бригадиру пути ПЧ-6 Андрею Рябову и его супруге – инженеру ООО «Дальрегионавтоматика» Валерии в качестве приза был вручен блендер.

Не остались без наград и остальные участники конкурса. Семьи Кристины и Александра Коншиных от Пассажирского вагонного депо Хабаровск, Никиты и Оксаны Дудак от станции Хабаровск-2, а также работников СПМС-317 Натальи и Сергея Конойко получили поощри-

тельные призы – подарочные карты магазина «Посуда Центр».

Надеемся, что в следующем году в увлекательном конкурсе «По парам парам», направленном на поддержку семей молодых железнодорожников, примет участие гораздо больше предприятий Хабаровского региона Дальневосточной железной дороги.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото Екатерины КРЮКОВОЙ

| ОТ ИНСПЕКТОРА |

ДЕТЯМ О «ЗАЦЕПЕРАХ» И «ГРАФФИСТАХ»

В дни школьных каникул, стремясь занять свободное время поиском приключений, дети нередко идут на железную дорогу, где легко могут стать жертвами несчастного случая или совершить правонарушение.

В целях снижения влияния негативных факторов на несовершеннолетних граждан сотрудники ОПДН Хабаровского ЛУ МВД России на транспорте регулярно проводят профилактические мероприятия.

На участке обслуживания Хабаровского ЛУ МВД России на транспорте с 18 по 28 марта прошла операция «Граффист», предупреждающая случаи

детского травматизма и подростковые правонарушения на железной дороге, в том числе со стороны «зацеперов» и «графффистов».

25 марта инспектор ОПДН Хабаровского ЛУ МВД России на транспорте капитан полиции Наталья Насонова встретилась для беседы в детской городской библиотеке им. Гайдара с воспитанниками пришкольного лагеря «Олимп» МКОУ СОШ п. Корфовский.

Инспектор рассказала детям о смертельно опасном виде экстрима – «зацепинге» – катании на транспорте снаружи, ухватившись за части машины или вагона.

А вот граффити остаётся видом творчества до тех пор, пока не становится

причиной нарушения общественного порядка и закона. Использование железнодорожного транспорта в качестве «холста» для рисунков из баллончиков с краской приводит к серьёзному материальному ущербу, что преследуется по закону.

Дети из пришкольного лагеря «Олимп» активно участвовали в доверительной беседе и задавали интересующие их вопросы. Такие мероприятия очень нравятся ребятам и запоминаются надолго, а значит, есть надежда, что состоявшаяся встреча с инспектором ОПДН Хабаровского ЛУ МВД России на транспорте уберёжет школьников от правонарушений, совершаемых на железной дороге.

Транспортная полиция призывает родителей быть предельно бдительными и внимательными и ещё раз обращает внимание на то, что объекты железнодорожного транспорта – это зона повышенной опасности.

Наталья НАСОНОВА,
инспектор ОПДН
Хабаровского ЛУ МВД России на
транспорте



| МУЗЕЙ |



Организатор музея – главная медицинская сестра больницы Елена Лопаткина рассказывает об истории учреждения молодым медсёстрам

ПРИКОСНОВЕНИЕ К ИСТОРИИ

Мысль о создании музея медицинского учреждения появилась ещё десять лет назад, когда праздновалось тридцатилетие больницы. Идея нашла горячий отклик в коллективе.

Люди охотно несли фотографии, газеты, книги, другие материалы, ставшие экспонатами музея. Экспозиция получилась насыщенной, познавательной, дающей широкое представление об этапах становления и развития здравоохранения на БАМе.

Сейчас экспозиция находится в музее истории

БАМа и вызывает большой интерес у многочисленных посетителей, включая туристов, приезжающих в Тынду со всех концов земли.

Однако на достигнутом работники больницы не остановились. Усилиями членов профкома – главной медицинской сестры Елены Лопаткиной, старшей медсестры терапевтического отделения Ирины Сергеевой и других, как ныне работающих, так и ушедших на заслуженный отдых медицинских работников, сформирована новая экспозиция, теперь уже к сорокалетию учреждения здравоохранения.

В ней много наглядного материала – фотографий, выставленных на стендах и собранных в альбомах, рассказывающих о жизни различных подразделений больницы, книг об истории БАМа и других интересных экспонатов. Есть даже кофейник, подаренный в 1977 году заведующему травматологическим отделением Анатолию Яковлевичу Лебедеву.

Пополнение музея новыми эксклюзивными свидетельствами истории, несомненно, станет хорошим подарком к юбилею больницы.

Геннадий АСТАХОВ