

КОМАНДА ПЕРСПЕКТИВНЫХ

В Хабаровском центре организации работы железнодорожных станций 21 октября состоялся Слёт молодых специалистов ДЦС-1.

Мероприятие, собравшее около 30 молодых движенцев со всех уголков Хабаровского региона Дальневосточной железной дороги, открыл приветственным словом начальник ДЦС-1 Антон Голик.

— Сегодня наш центр нуждается в омоложении кадров. Слёт — ваша возможность проявить себя с лучшей стороны, погрузиться в процесс самореализации, в ходе круглого стола почерпнуть ценные знания в общении с руководителями центра, начать работать на свою карьерную перспективу уже сегодня.

Пожелание своим юным коллегам от начальника ДЦС-1 плодотворно провёл этот день стало своеобразным сигналом к началу практической части слёта. Для участия в деловых играх были сформированы шесть команд, каждую из которых возглавил молодой специалист-движенец, не первый год работающий на Дальневосточной магистрали.

В первом испытании команды создавали идеальный с их точки зрения образ начальника станции, наделяя его по условиям задания десятью важнейшими качествами, среди которых неизменно фигурировали ответственность, профессионализм, стрессоустойчивость и многие другие. Ценность каждой из компетенций участники команд доказывали в своих выступлениях перед товарищами и представителями руководства и профсоюзного комитета ДЦС-1.

Подводя итог работы команд в первом задании, заместитель начальника центра — начальник отдела управления персоналом ДЦС-1 Илья Алейников отметил практическую значимость этой деловой игры.

— Вы должны сами для себя понять, обладаете ли вы перечисленными достоинствами? Моделью корпоративных компетенций ОАО «РЖД» уже определён перечень качеств, необходимых каждому руководителю. И вы должны осознать, каким требованиям обязан соответствовать железнодорожник, стремящийся к высокой должности.

Не менее интересным для участников слёта стало второе испытание, в ходе которого команды продумывали идеи но-

вых мероприятий для молодёжи ДЦС-1.

Все представленные проекты преследовали общие цели — предоставить молодым специалистам возможность перенять знания более опытных коллег и, осознав свой потенциал, двигаться вперёд при поддержке мудрых наставников.

Команда, первой приступившая к защите своей идеи, предложила деловую игру «Как? Зачем? Почему?», нацеленную на обмен опытом между молодыми и опытными работниками во время командного участия в игре.

Сразу две команды заинтересовала возможность организации на базе ДЦС-1 дней самоуправления, в ходе которых молодые сотрудники могли бы попробовать себя в роли руководителей разного уровня.

Обмен опытом между движенцами основной задачей своего мероприятия избрала и четвёртая команда, предложившая проводить на базах отдыха ОАО «РЖД» встречи в неформальной обстановке коллективов предприятий движения компании.

Одна из групп участников выдвинула идею обучения молодых специалистов за границей, а их коллеги предложили организовывать раз в полугодие «Школу управленцев», нацеленную на начинающих руководителей-движенцев. Подобное мероприятие, с точки зрения его разработчиков, позволило бы воспитывать грамотных управленцев и следить за их карьерными успехами благодаря индивидуальной рейтинговой системе.

Обобщая результаты второй деловой игры, заместитель начальника центра — начальник отдела управления персоналом ДЦС-1 Илья Алейников отметил, что на базе центра уже действует программа по подготовке руководящих кадров.

— По итогам текущего года мы отберём в отдельную группу 30-40 молодых работников железнодорожных станций, которых будут направлять специалисты центра в процессе их самообучения. Это позволит вам постепенно набраться необходимого опыта, достигнуть требуемого уровня знаний. Всем участникам мы предложим выполнить ряд заданий по



четырёх блокам, касающимся безопасности движения и охраны труда, коммерческой работы станций в сфере грузовых перевозок, организации работы станции, управления персоналом, а также труда и зарплаты. Если в установленном срок задания выполнены не будут, значит, желания профессионально вырасти и стать руководителем у вас пока нет. Без прохождения такой группы о занесении работника в резерв не может быть и речи, потому что расти руководитель должен постепенно, а не получать назначение наугад, что ни к чему хорошему, как показывает печальный опыт, привести не может. Неопытный начальник просто не выдерживает обрушивающейся на него нагрузки и уходит. А вы не для этого оканчивали университет. Помогать вашему росту как раз и призвана специальная группа, в которую можно попасть как по рекомендации руководителя, так и по личной просьбе молодого специалиста. Но в группе вы будете находиться исключительно добровольно, потому что человека нельзя заставить учиться работе начальника станции. Настоящим ДС становятся исключительно на основе личного желания и стремления к этому званию. Успейте проявить себя в нынешней должности до конца года, пусть вас заметит начальство, а главное — придите к пониманию того, кем вы действительно хотите стать. Обозначьте для себя карьерную цель, к которой будете постепенно идти. А желание попасть в группу, формируемую центром, станет первой ступенью на пути к вашей мечте.

ОКОНЧАНИЕ НА СТ. 3

| СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ |

В единстве с коллективом

Для коллектива предприятия Эксплуатационного локомотивного депо Партизанск дверь профсоюзного комитета открыта всегда. Председатель профкома Владимир Кучерявенко в любое время готов выслушать пришедшего к нему работника, ответить на вопросы и оказать помощь в затруднительной ситуации.

на стр. 2

Топливный вопрос

В ходе Президиума Хабаровского филиала Дорпрофжел рассмотрен вопрос обеспечения работников и неработающих пенсионеров предприятий железнодорожного транспорта бытовым топливом.

на стр. 4

Выявлены нарушения

В ходе контроля выполнения требований законодательства об охране труда, промышленной, пожарной и электробезопасности оперативной проверкой в Комсомольской дистанции электроснабжения и внезапной проверкой в Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки технического инспектора труда профсоюза Комсомольского филиала Дорпрофжел были выявлены недостатки и нарушения.

на стр. 5

Мехавтобазы с 60-летней историей

Владивостокская механизированная автобаза подошла к юбилею с неплохими результатами производственно-финансовой деятельности.

на стр. 7





В ЕДИНСТВЕ С КОЛЛЕКТИВОМ

Для коллектива предприятия Эксплуатационного локомотивного депо Партизанск дверь профсоюзного комитета открыта всегда. Председатель профкома Владимир Кучерявенко в любое время готов выслушать пришедшего к нему работника, ответить на вопросы и оказать помощь в затруднительной ситуации.

Родился Владимир Кучерявенко в Партизанске, именованном в те годы Сучаном. Семья жила практически под стук колёс — недалеко от железнодорожного вокзала. Отец-шахтёр водил подземный электровоз, а оба деда работали машинистами и, конечно, не раз радовали внука возможностью прокатиться на тепловозе. Всё это оставило неизгладимый след в душе Владимира Кучерявенко, который до сих пор с особой теплотой вспоминает те времена.

С будущей профессией Владимир Геннадьевич определился в раннем возрасте благодаря влиянию именно своих ближайших родственников-железнодорожников. Поставив перед собой цель — стать машинистом, он чётко шёл к ней, начиная со школьных лет. После 10 класса Владимир Геннадьевич поступил во Владивостокское профессиональное училище №6, где обучался специальности помощника машиниста тепловоза и электровоза. По окончании училища в 1985 году Владимир Кучерявенко по распределению был направлен в локомотивное депо Партизанск слесарем, затем начал работать помощником машиниста, а спустя год перешёл в локомотивное депо Облучье, страдавшее от нехватки кадров, и трудился там вплоть до 1988 года.

Вернувшись в Партизанск, Владимир Геннадьевич устроился на завод «Амур» токарем шестого разряда. Здесь же успел поработать и мастером, и инженером по снабжению. Но жизнь вернула его в прежнюю колею — на железную дорогу, в локомотивное депо Партизанск. Владимир Кучерявенко снова

стал помощником машиниста. По этой специальности он отработал около семи лет, накопив ценный для будущего машиниста опыт работы на локомотиве.

Вспоминая свою работу машинистом, Владимир Геннадьевич отмечает, что более интересным для него был процесс управления электровозом, хотя гораздо большее время он проводил в кабине тепловоза, что было связано с уникальной спецификой локомотивного депо Партизанск. Локомотивный парк здесь всегда практически полностью был маневровым, а машинисты занимались формированием поездов. Но Владимир Кучерявенко застал то время, когда при депо работали и электровозы, и электропоезда.

В 2003 году Владимир Геннадьевич был избран на должность председателя профсоюзного комитета. Как раз в тот период он проходил обучение в ДВГУПС, который окончил в 2004 году.

— Университет дал мне многое: профессиональный рост, новые знания, ценные навыки общения с людьми, — рассказывает Владимир Геннадьевич. — Но путь к диплому был непрост. Неудивительно, что вместе со мной выпускалось не более 10 человек, хотя поступало на первый курс почти в шесть раз больше.

Дни работы машинистом Владимир Геннадьевич вспоминает с лёгкой ностальгией. Однако он нашёл себя и в профсоюзной деятельности, которая тоже оказалась по-своему интересной.

— Должность председателя профкома требует выдержки, чувства ответственности за большой коллектив, знания пси-

хологии личности. Шутка ли, в штате депо состоит 570 человек, и у каждого свой характер, требующий индивидуального подхода. Работа с людьми всегда была и будет сложной. По складу характера я человек эмоциональный. Но работнику, который обращается ко мне с вопросом, этого показывать нельзя. На нужный лад общения меня настраивает желание помочь человеку. Ведь самое сложное в отстаивании прав работников — добиться решения спорного вопроса, необходимого результата. На первых порах председательской деятельности пригодились имевшийся опыт работы с коллективом: в училище я был председателем общежития и старостой группы, а в локомотивном депо Облучье — комсомольским лидером.

Помимо приобретённых навыков из области психологии, я узнал о многих проблемах работников депо, на которые раньше не обращал внимания. Понимая, что на меня надеются 570 человек, я не могу не оправдать их доверия. Поэтому постоянно стараюсь расширять свой кругозор, впитывать новые знания, отслеживать происходящие в мире события. Только так можно дать ответ даже на самые неожиданные вопросы, которые задают мне люди.

Как бывший профессиональный спортсмен, Владимир Геннадьевич большое внимание уделяет пропаганде среди работников депо физической культуры.

— С 13 лет я занимался баскетболом. Увлёкся, можно сказать, случайно. Задумавшись о том, в какое русло направить свою энергию, я записался на баскетбол. Однажды, когда преподава-

тель заболела, товарищи предложили мне пойти на бокс. Он сразу захватил меня. Готовил нас настоящий профессионал — знаменитый тренер Пшеничников. Благодаря ему вскоре я стал участвовать в соревнованиях по боксу вплоть до всероссийского уровня и практически никогда не возвращался домой без наград.

Профессионально Владимир Кучерявенко занимался спортом в течение 13 лет. И даже полностью переключив свои силы и время на деятельность в депо, не позабыл былую страсть. Вместе со своими единомышленниками Владимир Геннадьевич принял участие в организации спортивной секции в районе партизанского железнодорожного вокзала, которая работает и сегодня.

Благодаря совместным усилиям профсоюзного комитета и администрации Эксплуатационного локомотивного депо Партизанск в одном из помещений предприятия появился тренажёрный зал, пользующийся большой популярностью коллектива. Нередко здесь можно встретить и самого Владимира Кучерявенко, который считает, что необходимо всегда поддерживать себя в хорошей физической форме. Такая забота о досуге локомотивщиков, личная пропаганда председателем профкома депо здорового образа жизни среди работников даёт ощутимые результаты. «Воспитанники» предприятия не раз возвращались с городских, краевых, дорожных спортивных соревнований с кубками призов.

Если умение работников депо использовать свободное время с пользой для здоровья и повышения престижа предприятия только радует Владимира Геннадьевича, то трудовые будни коллектива приносят немало вопросов и проблем, решить которые председателю профкома порой не так просто.

— Со временем не в лучшую сторону меняются настроения работников, которые теряют прежнюю уверенность в завтрашнем дне, — отмечает Владимир Кучерявенко. — Постепенно повышается уровень психологической напряжённости в коллективе депо. Причиной тому становится постоянно стремящийся вверх уровень требований к железнодорожникам. Например, значительно увеличилось количество технических занятий. А после бессонной ночи, проведённой в труде, так хочется отдохнуть. Работники всё чаще проходят психологические тесты, проверку знаний на компьютерах. Где непредвиденная трата топлива, там объяснительные, морально тяжёлые разборы и лишение 25 процентов премии. Работник неизбежно попадает в стрессовую ситуацию даже при отсутствии за ним какой-либо вины. Ведь неисправность тепловоза никто не отменял. Значительно усложнилось прохождение локомотивными бригадами медицинской комиссии. Ужесточились требования к здоровью работников, которые проходят проверку физического состояния по множеству параметров. Зачастую для подтверждения диагноза людей отправляют в иногородние железнодорожные больницы. Такой ритм жизни оставляет машинисту и помощнику всё меньше времени на семей-

ные, домашние дела. Единственное, что, к сожалению, остаётся неизменным — заработная плата работников, уровень которой оставляет желать лучшего. Совокупность всех этих факторов оказывает на людей сильное психологическое давление. Поэтому всё больше опытных машинистов покидают предприятие в 55 лет, не желая дальше продолжать трудиться. Подобная ситуация не только в нашем депо. Поток проблем не иссякает. И главное — предупредить развитие кризисной ситуации на этапе её зарождения, поэтому у нашей комиссии по трудовым спорам работы хватает всегда. За поддержкой обращаются и представители администрации. В преддверии зимы наших работников, живущих в частном секторе, волнует вопрос получения угля. Проблемы данного плана возникают по совершенно абсурдной, на мой взгляд, причине. Если дом работника записан на его супругу, которая не работает на железной дороге, то её муж-железнодорожник уголь взять уже не может.

Несмотря на трудности, коллектив Эксплуатационного локомотивного депо Партизанск продолжает держаться вместе. Профсоюзное членство здесь достигает 99 процентов. Как отмечает Владимир Кучерявенко, сила организации — в единстве её работников, позволяющее решать поставленные задачи.

Сегодня в профсоюзном комитете ТЧЭ-14 девять активистов и три председателя цеховых комитетов по Партизанску, Смолениново и Владивостоку. Самый крупный цеховой комитет по Владивостоку, где работает около 200 человек, возглавляет машинист-инструктор Андрей Борисович Шарипов. В ближайшее время у профсоюзного комитета Эксплуатационного локомотивного депо Партизанск есть планы на базе детского оздоровительного лагеря Наречное села Партизанск провести традиционный для предприятия День молодого машиниста.

— На этот праздник мы традиционно собираем молодых машинистов Владивостока, Находки, Смолениново и Партизанска, приглашаем их семьи, а также наших ветеранов, которые в течение своего многолетнего и жизненным опытом. Проводим профессиональные конкурсы, по итогам которых специальная комиссия отличившимся участникам присваивает третий класс. Поддерживая высокий статус профессии машиниста, мы вручаем молодым машинистам часы с гравировкой. Подавляющую часть коллектива Эксплуатационного локомотивного депо Партизанск составляет молодёжь, поэтому этот праздник так важен для нашего депо. Он позволяет поднять дух машинистов, настроить их на отличную работу с осознанием ответственности не только за свой труд, но и за показатели работы всего предприятия.

Возможно, именно такой подход к работе с коллективом и позволяет Эксплуатационному локомотивному депо Партизанск ежегодно входить в число лидеров по итогам дорожных и отраслевых соревнований среди железнодорожных предприятий.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора



ЛУЧШИЙ АГЕНТ КОМПАНИИ

Представительница Дальневосточного ТЦФТО Наталья Нижецкая признана лучшим агентом фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД».

Состоявшийся в Москве финал сетевого конкурса «Лучший агент фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД»-2013» состоял из двух этапов. В нём приняли участие представители всех семнадцати ТЦФТО, завоевавшие первые места на территориальных этапах конкурса.

На первом этапе в Главном вычислительном центре ОАО «РЖД» конкурсанты прошли проверку теоретических знаний и практических навыков быстрого и качественного оформления документов в системе ЭТРАН (электронная транспортная накладная), применения знаний правил перевозок грузов и нормативных документов.

Второй этап состоялся на сцене Центрального дома культуры железнодорожников, где и определился победитель — агент системы фирменного транспортного обслуживания станции Комсомольск-Грузовой ЛАФТО ДТЦФТО Наталья Нижецкая.

Служба корпоративных коммуникаций ДВЖД — филиала ОАО «РЖД»

МОЛОДЁЖНЫЙ СЛЁТ

В пригороде Хабаровска на базе санатория-профилактория «Железнодорожник» 24-26 октября прошёл Слёт молодёжи Дальневосточной железной дороги.

В нём приняли участие около ста лучших работников магистрали в возрасте до 30 лет. В состав делегации вошли представители всех хозяйств отрасли, а также молодые преподаватели Дальневосточного государственного университета путей сообщения. Главная цель слёта — вовлечение активной молодёжи в решение задач, стоящих перед компанией на современном этапе развития.

В рамках слёта его участники работали над проектами в группах, составляли презентации, вовлекались в командообразующие игры и спортивные состязания.

Молодёжь дороги была распределена по секциям: Команда-2030, медиа, молодые руководители, преподаватели, инноваторы и председатели слётов молодёжи.

Особенностью этого слёта является его прикладной характер — результат работы каждой из секций должен быть применим на практике.

Служба корпоративных коммуникаций ДВЖД — филиала ОАО «РЖД»

КВАРТИРЫ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

На Дальневосточной железной дороге филиал ЗАО «Желдорипотека» завершает строительство трёхэтажного жилого дома на станции Облучье.

Девятиквартирное жилое здание возводилось в рамках инвестиционной программы по формированию жилищного фонда ОАО «РЖД» на Дальневосточной магистрали.

Удобная планировка квартир, современное инженерное оборудование и качественные отделочные материалы обеспечивают комфортное и безопасное проживание. Уже в ближайшее время семьи работников магистрали смогут заселиться в квартиры.

Помимо этого в ноябре текущего года планируется ввод в эксплуатацию ещё четырёх двухквартирных жилых домов модульного типа на станции Верхнезейск. Также завершается проектирование девятиквартирных домов на станциях Волочаевка-2, Литовко и Высокогорная.

В 2014 году филиалом запланировано строительство жилья по выполненным проектам на этих станциях и проведение проектно-исследовательских работ для разработки проектов жилых домов по Северному широтному ходу.

Служба корпоративных коммуникаций ДВЖД — филиала ОАО «РЖД»



КОМАНДА ПЕРСПЕКТИВНЫХ

ПРОДОЛЖЕНИЕ. НАЧАЛО НА СТР. 1

После этапа деловых игр состоялся круглый стол с участием представителей администрации Хабаровского центра организации работы железнодорожных станций. В ходе встречи молодые специалисты смогли задать руководству ДЦС-1 волнующие их вопросы, касающиеся безопасности движения поездов, трёхуровневой системы премирования и

оплаты труда, а также коммерческой работы в сфере грузовых перевозок.

По итогам слёта лучшей признана команда, работавшая под началом дежурного по станции Гедике Дмитрия Лещука. Всем её участникам председатель профсоюзного комитета ДЦС-1 Светлана Ильина вручила специальные призы.

Начальник центра Антон Голик наградил ценными подарками и

дипломами лучших молодых специалистов по итогам работы за 2013 год: дежурного по станции Пост-Покровский Романа Шевцова, приёмсдатчика груза и багажа станции Хабаровск-1 Надежду Масюк, дежурного по станции Гедике Дмитрия Лещука и дежурного по станции Красная речка Наталью Кочурову.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

| СУББОТНИК |



19 ОКТЯБРЯ РАБОТНИКИ АППАРАТА ДОРПРОФЖЕЛ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ОБЩЕГОРОДСКОМ СУББОТНИКЕ

| ИТОГИ ПРЕЗИДИУМА |

ТОПЛИВНЫЙ ВОПРОС



В ходе Президиума Хабаровского филиала Дорпрофжел рассмотрен вопрос обеспечения работников и неработающих пенсионеров предприятий железнодорожного транспорта бытовым топливом.

Согласно справке Хабаровской дирекции материально-технического обеспечения план выдачи угля с топливной базы за текущий год по Вяземской выполнен на 10,7%, по Биробиджану — на 13,7%, по Бикину — на 18,3%, по Облучью — на 28,9%, по Архаре — на 33,3% и по Ину — на 55,8%.

Как показывает практика прошлых лет, работники и пенсионеры активно начинают получать уголь в конце сентября и в течение всего октября. Представленная ХДМТО информация о наличии на складах топлива в основном касается прошлого года, который население получает неохотно, ожидая новых поставок.

Например, по состоянию на 11 октября 2013 года на топливной базе Биробиджан хранилась 481 тонна Канско-Ачинского угля и 392 тонны Хакасского угля весеннего завоза, производившегося в марте-апреле текущего года. К осени Канско-Ачинский уголь успел наполовину разложиться, поэтому люди получают Хакасский уголь. На сегодняшний момент заказаны два полувагона свежего угля, однако по реестру приказов в числе отправленных они еще не значатся.

По топливной базе Облучье схожая ситуация: свежего угля нет и не предвидится. На выдачу также идет Хакасский уголь (300 тонн), а Канско-Ачинский (200 тонн) население не получает.

Аналогичная картина по другим складам.



Согласно реестру приказов о переадресовке угля в августе отправлено на топливную базу Архара 66 тонн угля, а на топливную базу Бикин — 61 тонна. В сентябре на Архару отправлено 118 тонн, на Хабаровск-2 (ТЧР) — 200 тонн, на Бикин — 67 тонн. В октябре на топливную базу Архара отправлено 67,5 тонны. Больше уголь на склады не отправлялся.

Прошлоголетняя ситуация, когда при годовом плане выдачи угля 5350 тонн со складов Хабаровского региона в октябре было выдано 1460 тонн (27,3%), повторяется и в 2013 году: при плане 3585 тонн угля выдана 821 тонна (22,9%) с учетом выдачи в начале года.

По итогам рассмотрения данного

вопроса Президиум Хабаровского филиала Дорпрофжел постановил: начальнику главного материального склада В.Н. Алексееву во исполнение пункта 5.3.12 коллективного договора ОАО «РЖД» обеспечить наличие на складах в достаточном количестве нового угля; председателям профсоюзных комитетов линейных железнодорожных предприятий совместно со специалистами по управлению персоналом продолжать контроль обеспечения бытовым топливом работников и неработающих пенсионеров предприятий, сообщая о любых сбоях в поставках топлива руководству филиала.

Наталья ОХОТНАЯ

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ



На вопросы работников Дальневосточной магистрали отвечает Александр Владимирович Лысенко, главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге. Тел. 38-41-32 (4-41-32).

Труд и зарплата

— У нас на станции в штатном расписании пять составителей поездов, работают по шестому разряду в «одно лицо», станция пятого класса, всё рабочее время составители проводят на соседней станции третьего класса. По какому разряду должна производиться оплата? В техкарте по технологии работа составителя предусмотрена в «одно лицо».

— По общему правилу оплата труда работника производится согласно разряду, установленному трудовым договором работника. Статья 150 ТК РФ устанавливает, что при повременной оплате труда при выполнении работ различной квалификации оплата производится по работе более высокой квалификации. При сдельной оплате и выполнении работ, тарифицируемых ниже присвоенного разряда, производится доплата межразрядной разницы.

— Работник, работающий на территории Сахалинской области (район, приравненный к районам Крайнего Севера), не хочет брать очередной отпуск в 2014 году, а хочет взять его в 2015 году за два года. Статьей 322 ТК РФ это разрешено, а в отделе кадров сказали, что в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» работники должны ходить в отпуск ежегодно. Как поступить в сложившейся ситуации?

— ТК РФ в статье 322 устанавливает возможность соединения отпусков не более чем за два года и продолжительностью не более шести месяцев, но в то же время согласно статье 123 ТК РФ отпуск может быть перенесён по соглашению сторон. То есть у работника есть право на соединение отпусков, но у работодателя отсутствует обязанность в таком предоставлении.

— До какого срока работник должен использовать два дня дополнительного отдыха (донорские)? Например, сдача крови была в январе текущего года, а эти дни предполагается использовать в декабре.

— Согласно части 4 статьи 186 ТК РФ дополнительные дни за сдачу крови и её компонентов работник может присоединить к ежегодному отпуску либо использовать в другое время в течение года после дня сдачи крови и её компонентов.

— Возможно ли увольнение работника, которому установлена вторая группа инвалидности без степеней ограничения, по инициативе работника (по собственному желанию) в связи с уходом на пенсию по инвалидности?

— Законодательство не запрещает.

ВЫЯВЛЕНЫ НАРУШЕНИЯ

В ходе контроля выполнения требований законодательства об охране труда, промышленной, пожарной и электробезопасности оперативной проверкой в Комсомольской дистанции электроснабжения и внезапной проверкой в Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки технического инспектора труда профсоюза Комсомольского филиала Дорпрофжел были выявлены недостатки и нарушения.

Комсомольская дистанция электроснабжения

В дистанции не проводятся сезонные инструктажи для водителей автомобилей по безопасности дорожного движения.

В приказе начальника дистанции «О назначении лиц, ответственных за эксплуатацию и техническое состояние автомобильной и автотранспортной техники в дистанции электроснабжения» от 24.10.2012 №32 не указано, на каких конкретно работников возложена ответственность за выпуск автотранспорта на линию, выдачу путевых листов, прохождение водителями предрейсовых медосмотров.

В нарушение ст. 212 ТК РФ, п. 6.1.1 стандарта СТО РЖД 1.15.011-2010 «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Организация обучения» в установленные сроки не проведены повторные инструктажи по охране труда для водителей автомобилей В.И. Коровина и Л.А. Сидорова, машиниста экскаватора С.Ю. Иванова.

Отсутствует приказ о назначении ведущего механика М.А. Приходько руководителем стажировки водителя авто-

мобиля Э.Н. Леитского (п. 5.3.3 стандарта СТО РЖД 1.15.011-2010 «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Организация обучения»).

В автогараже не нанесена разметка, определяющая место установки автотранспорта (п. 3.4.3 Межотраслевых правил охраны труда на автомобильном транспорте).

В нарушение п. 3.4.3 Межотраслевых правил охраны труда на автомобильном транспорте в гараже вдоль стен, у которых устанавливаются АТС, не установлены колесоотбойные устройства.

В нарушение п. 20 Правил противопожарного режима в РФ на дверях боксов гаража отсутствует обозначение их категорий по взрывопожарной и пожарной опасности, а также классов зоны.

Огнетушители в автогараже установлены с нарушением требований п. 4.2.7 свода правил «Техника пожарной. Огнетушители. Требования к эксплуатации»: расстояние от пола до верха огнетушителя превышает 1,5 метра.

Электроосвещение в отдельно стоящем автогараже не соответствует требованиям Правил устройства электроустановок: электропроводка не закреплена, светильники без защитных плафонов.

В автомобиле УАЗ-390995 (гос. номер В 212 ТХ) необходимо доукомплектовать медицинскую аптечку.

Комсомольская дистанция сигнализации, централизации и блокировки

В нарушение п. 1.4.5.2, 1.4.15 Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей не проводятся противоаварийные и противопожарные тренировки работников участка, являющихся оперативно-ремонтным персоналом.

В нарушение п. 1.7 Технических требований к служебным проходам по территориям железнодорожных станций и других структурных подразделений ОАО «РЖД», утверждённых распоряжением ОАО «РЖД» от 24.12.2012 №2667р, работников участка на первичных и повторных инструктажах по охране труда не знакомят со схемами маршрутов служебных проходов.

В нарушение п. 5.2.4 Стандарта СТО РЖД 1.15.011-2010 «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Организация обучения» первичный инструктаж по охране труда для слесаря механосборочных работ Г.В. Костикова проведён по Инструкции по охране труда для электромехаников и электромонтёров механизированной горки, не являющейся инструкцией для его профессии.

В нарушение п. 1.8.4 ПТЭЭП обозначения на однолинейной схеме ГРЩ-0,4 не соответствуют фактическому состоянию: на схеме на присоединениях «Станок сверлильный» и «Кран-балка, станок заточной» указан тип предохранителей НППН-2-60 с током плавкой вставки 25А, фактически установлены предохранители ПР-2 на 35А; на присоединениях «Вентилятор №1» и «ЩО-1» в соответствии со схемой установлены предохранители типа НППН-2-60 на 25А, фактически установлены НППН-2 на 63А; на присоединении «Токарный, наждачный станок» в соответствии со схемой установлены предохранители НППН-2-60 на 35А, фактически установлены НППН-2 на 63А. На однолинейной схеме не нанесён ток плавкой вставки предохранителей, установленных на вводе распределительного щита ГРЩ-0,4.

В нарушение п. 6.1.5 Межотраслевых правил охраны труда при холодной обработке металлов ПОТ Р М 006-97 на заточной, сверлильной и токарной станки не нанесены инвентарные номера.

В нарушение п. 5.10 ГОСТ Р 52588-2006 (ЕН 12413:1999, ЕН 13743:2001) «Инструмент абразивный. Требования безопасности» на заточном станке не установлена прокладка между шлифовальным кругом и инструментом, которая должна выступать наружу по всей окружности не менее чем на 1 мм. Эксплуатация заточного станка запрещена до устранения нарушений.

На электросварочную установку не нанесён инвентарный номер (п. 3.5.6 ПТЭЭП).

В нарушение п. 3.5.11 ПТЭЭП в установленный срок не проведена периодическая проверка электросварочной установки, срок проверки — 01.09.2013. Эксплуатация электросварочной установки запрещена до проведения проверки.

Отсутствуют устройства, препятствующие самопроизвольному закрытию полотен распашных ворот боксов автогаража.

В нарушение п. 3.2.28 Межотраслевых правил охраны труда на автомобильном транспорте осмотровая канава гаража не оборудована стационарными упорами для колёс автотранспорта.

В нарушение п. 20 Правил противопожарного режима в РФ на дверях складов отсутствуют обозначения их категорий по взрывопожарной и пожарной опасности.

В нарушение п. 2.17.9 Межотраслевых правил охраны труда при электро- и газосварочных работах ПОТ РМ-020-2001 в помещении мастерских около сварочного поста определено место хранения двух баллонов с кислородом, при этом не исключён доступ к ним посторонних лиц.

Юрий ТЕН,

технический инспектор труда
Комсомольского филиала Дорпрофжел

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.



ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ!

ГОДОВОЙ ПРОЦЕНТ ПО ЗАЙМАМ СОСТАВЛЯЕТ 17%

ВСЯ ИНФОРМАЦИЯ НА САЙТЕ ДОРПРОФСОЖА В РАЗДЕЛЕ «ФИНАНСЫ», ИЛИ ПО ТЕЛЕФОНАМ: 38-57-84, 38-41-09, 38-41-72.

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: «МЫ ВЕРИМ, ЧТО ТРАНСКОРЕЙСКАЯ МАГИСТРАЛЬ ЗАРАБОТАЕТ»

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО В № 19

22 сентября состоялась торжественная церемония открытия движения по реконструированному железнодорожному участку Хасан — Раджин, организованная в Раджине Открытым акционерным обществом «РЖД» и Министерством железных дорог КНДР.

Линия Раджин — Хасан в строю

День 22 сентября выдался тёплым и солнечным. Корейские женщины — участницы торжества — были облачены в яркие и красочные национальные одежды. Праздничную атмосферу поддерживали духовые оркестры ОАО «РЖД» и Министерства железных дорог КНДР.

Первым слово на митинге было предоставлено президенту ОАО «РЖД» Владимиру Якунину.

— Я обращаюсь к вам как представитель железнодорожного сообщения России и как русский человек, — сказал Владимир Иванович. — В 2001 году лидер Северной Кореи и президент России договорились о необходимости развития сотрудничества по реконструкции участка железной дороги и созданию портового терминала. Это была непростая работа со сложностями, противоречиями. И эта работа выполнена.

Лидеры двух государств рассматривали этот проект, как пилотный по восстановлению Транскорейской магистрали. Я вижу здесь представителей иностранных дипломатических миссий. Хочу сказать, что это будет самый короткий транспортный коридор из этого региона в Ев-

ропу и обратно. Железнодорожники — оптимисты. И мы верим, что Транскорейская магистраль заработает.

Строительство портового терминала, по сути, завершено. Мы сегодня уже получаем заинтересованность от иностранных грузополучателей и партнёров. Порт рассчитан на перевалку 4 миллионов тонн грузов. И это не предел. Мы уверены, что будет расширяться грузовая база и через порт пойдут контейнеры.

Этот проект включает не только строительно-монтажные и железнодорожные работы, но и подготовку северо-корейских специалистов. Мы договорились о создании единого диспетчерского центра и рассчитываем, что в этом центре, на этом участке будут, в основном, работать северо-корейские железнодорожники.

Железнодорожники настроены на сотрудничество, — сказал в заключение Владимир Якунин. — Надеемся, что этот проект будет работать на взаимодействие и взаимопонимание не только на Корейском полуострове, но и станет способствовать развитию доброжелательных, дружественных отношений наших стран и стран во всем мире. Министр железных дорог КНДР Чон Гир Су оценил проект соединения железных дорог двух стран как образец крупномасштабного сотрудничества, полностью соответствующего интересам наших народов. Строители обеих стран с чувством взаимного уважения приложат все усилия к завершению реконструкции железнодорожного полотна на самом высоком уровне.

С приветственным словом к собравшимся обратился также заместитель министра транспорта России Алексей Цыденов, отме-



тивший успешную реализацию договорённостей между Российской Федерацией и КНДР о создании транспортного коридора. Он также сказал о том, что проектом закладываются основы не только грузовых, но и пассажирских перевозок.

Чрезвычайный и Полномочный Посол России в КНДР Александр Тимонин подчеркнул, что успешная реализация одного из приоритетных проектов российско-корейского торгово-экономического сотрудничества будет способствовать активизации связей между Россией и КНДР, улучшению межкорейских отношений и, в конечном итоге, укреплению мира и безопасности на Корейском полуострове.

В рамках церемонии прошло чтение наиболее отличившихся строителей и железнодорожников. Именными часами президента ОАО «РЖД» награждён генеральный директор транспортной компании «Тонхэ» Министерства железных дорог КНДР Ким Чан Су. Благодарностью президента ОАО «РЖД» отмечены машинист локомотива Эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск Виталий Григорьевич Деменчук и машинист путевых машин и механизмов ПМС-233 Дальневосточной дирекции по ремонту пути Владимир Николаевич Костин. Группа рабочих и специалистов награждена почётными грамотами ОАО «РЖД».

Затем президент ОАО «РЖД» Владимир Иванович Якунин и министр железных дорог КНДР Чон Гир Су торжественно открыли мемориальную доску, установленную на станции Раджин. На ней на корейском и русском языках начертано: «В соответствии с договорённостями, достигнутыми Великим Руководителем КНДР товарищем Ким Чен Иром и Президентом Российской Федерации В.В. Путиным, совместное российско-корейское предприятие «РасонКонТранс» 22.09.2013 г. завершило реконструкцию ЖД участка с совмещённой колеёй 1520 мм и 1435 мм от ст. Хасан (РФ) до ст. Раджин (КНДР)»

В зарубежной прессе

Сдача в эксплуатацию железнодорожной ветки Хасан — Раджин и терминала в порту Раджин получила широкий международный резонанс.

К примеру, голландская газета «Телеграф» опубликовала схему, сопроводив её подписью:

«Роттердам — Раджин: поезд — 14 дней, кораблем (через Суэцкий канал) — 45 дней». В тексте сопроводительной статьи говорится, что у российского президента Путина до сих пор хорошие связи с Северной Кореей. Русские в сентябре открыли железную дорогу между пограничным пунктом Хасан и портовым городом Раджин в строго коммунистической стране. Эта железнодорожная линия должна стать альтернативой истерзанному пиратством и гражданскими войнами пути через Суэцкий канал.

Впервые за последние 10 лет режим отрезанной от внешнего мира страны позволил проложить дорогу через свою границу. Что касается Путина, то он хотел бы провести железную дорогу и дальше, до Южной Кореи. Тогда возникло бы прямое железнодорожное сообщение длиной 8000 километров из Восточной Европы в Южную Азию.

Русские надеются этим новым железнодорожным участком длиной 54 километра, проложенным по Северной Корее, привлечь новых перевозчиков на свою Транссибирскую железную дорогу. Она может ежегодно перевозить до 130 миллионов тонн грузов. Но в 2011 году лишь один процент железнодорожных перевозок между Европой и Азией прошёл через Транссиб. Путь через Суэцкий канал, Аденский залив и Индийский океан видится тем, кто вынужден для реализации грузов прибегать к их транспортировке, намного привлекательнее.

«Если русским удастся сделать эту железную дорогу более безопасной и надёжной, это будет серьёзная альтернатива Суэцкому пути, — анализирует весьма скромный успех Транссибирской магистрали специалист по международной экономике Тома Страубхар. — Перевозчики избегают этого пути, опасаясь, что их Porsche будут украдены по пути в Китай. Россия должна приложить больше усилий, чтобы это предотвратить».

При этом, добавляет специалист по логистике Михаэль Тасто, возможности объёма перевозки у товарного поезда ниже, чем у морского контейнера: «Возможно, эта железная дорога найдёт свою стабильную нишу на рынке. В сравнении с морскими перевозками железнодорожные требуют больших финансовых затрат, так уж обстоит дело». Сейчас, когда морской путь

СПРАВКА

Железнодорожная ветка Хасан — Раджин соединяет российскую железнодорожную сеть с морским портом Раджин.

В ходе работ было реконструировано 54 км железнодорожного пути от российской станции Хасан до корейского города Раджин с укладкой рельсов совмещённой колеи, восстановлено 18 мостов и 3 тоннеля протяжённостью свыше 4,5 км. До конца 2013 года планируется завершить работы по созданию в порту Раджин интермодального перегрузочного терминала и организовать транзитные перевозки угля и других сыпучих грузов из России в страны АТР.

Компания «РасонКонТранс» (совместное предприятие ОАО «РЖД» и порта Раджин) завершила реконструкцию участка железной дороги Хасан — Раджин. В рамках проекта общей стоимостью 8,3 млрд рублей предполагается строительство угольного и контейнерного терминалов. Мощности новой железнодорожной инфраструктуры рассчитаны под перевозку 4 млн тонн грузов в год. Как заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, на такую мощность железнодорожный участок может выйти предположительно за два года. Планируется, что по этой ветке пойдёт уголь из России на экспорт.

стал настолько опасным из-за беспорядков в Египте и гражданской войны в Сирии, а также пиратства у Африканского Рога, Путин указывает на скорость перевозок по железной дороге. Поезд по Транссибу движется со скоростью 80 километров в час — в два раза быстрее кораблей. Кроме того, сухопутный путь почти в три раза короче.

Результат: груз из Роттердама может добраться по морскому пути до КНДР за 45 дней, а по железной дороге — всего за две недели. Другие дороги также позволяют перевозчикам выиграть время — восточно-китайский город Сучжоу находится всего в двух неделях пути от Варшавы.

ОАО «Мечел», крупнейший российский поставщик угля для сталелитейной промышленности, уже якобы пользуется новой линией. Но представители компании отказались от комментариев.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора и Андрея ДЮКАРЕВА



УЧАСТНИКИ МИТИНГА



ОРКЕСТР МИНИСТЕРСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КНДР

МЕХАВТОБАЗА С 60-ЛЕТНЕЙ ИСТОРИЕЙ

Владивостокская механизированная автобаза подошла к юбилею с неплохими результатами производственно-финансовой деятельности.

Гараж Владивостокского отделения ДВЖД был создан 26 октября 1953 года. Как и сегодня, он базировался во Владивостоке на Четвёртой Проходной, 16. А возглавил предприятие Яков Милентьевич Бондарчук, находившийся в должности до 1956 года.

Из железнодорожных предприятий в гараж было передано 15 автомашин, 4 автопогрузчика и 2 мотоцикла. С 1953 по 1974 год заведовал этим небольшим хозяйством механик гаража Михаил Иванович Шапко — участник Великой Отечественной войны, ветеран труда, проработавший на автобазе 23 года в различных должностях.

С 1957 по 1962 год автобазой руководил Петр Митрофанович Решетников.

В 1962 году вышло постановление Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему укрупнению грузовых автомобильных хозяйств и развитию централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом». И в сентябре 1963 года руководством дороги и Владивостокского отделения принимается решение переименовать гараж Владивостокского отделения ДВЖД во Владивостокскую механизированную автобазу станции Первая Речка и укрупнить, передав ей технику и штаты, а также создать филиалы на станциях Сучан и Находка, бригады на станциях Угловая и Смольяниново.

Начальником автобазы с 1962 по 1971 год был Анатолий Иванович Маркетанов, а главным бухгалтером — Майя Фёдоровна Чернобай.

Сформированной колонной на станции Партизанск, которая базировалась на участке НГЧ, руководил механик колонны Александр Андреевич Наумов, а бригады по станциям Смольяниново и Угловая возглавляли соответственно Илья Иванович Прудковских и Петр Петрович Петрин. Все они были неосвобождёнными бригадирами.

В шестидесятые годы в автоколонне станции Владивосток для организации соревнования и более чёткой и слаженной работы гараж был разделён на бригады большегрузных, легковых и грузовых автомашин, а также специальной техники. В тот же период автобаза пополнилась большим количеством водителей и слесарей, некоторые из них работают на предприятии и сегодня.

С 1971 по 1994 год автобазу возглавлял Анатолий Иванович Яковлев. В эти годы на участках Партизанск (в семидесятых годах) и Владивосток (в восьмидесятых годах) были построены новые тёплые стоянки и ремонтные мастерские, оснащённые оборудованием.

В 1987-1988 годах прошло очередное укрупнение автобазы с передачей техники и штатов.

В 1981 году главным инженером на автобазу пришёл Дмитрий Иванович Шайтанов, первый помощник Анатолия Ивановича Яковлева по строительству на участке Владивосток. С апреля 1994 года по 15 января 2002 года Дмитрий Иванович Шайтанов руководил автобазой.

В начале 1999 года на автобазе числилось 126 единиц техники, а в штате состояло 206 работников.

В 1999 году в период реорганизации Уссурийского отделения дороги была создана автоколонна на станции Уссурийск, первым руководителем которой стал Владимир Михайлович Куликов.

Автобаза к концу 1999 года была укомплектована 176 автомашинами и механизмами, а численность работающих достигла 270 человек.

В 2001 году руководство дороги принимает решение о создании на дороге ещё трёх автобаз — в Комсомольске, Хабаровске и Тынде — и о расширении Владивостокской механизированной автобазы созданием трёх дополнительных автоколонн на станциях Ружино, Спасск-Дальний, Сибирцево за счёт передачи техники и штатов от железнодорожных предприятий.

С февраля 2002 года по настоящее время автобазой руководит Василий Петрович Гуменюк.

В связи с реформированием в начале 2010 года меняется структура автобазы. Остаются четыре автоколонны: Владивосток — №1, Уссурийск — №2, Ружино — №3, Партизанск — №4. Автоколонны Спасск и Сибирцево переводят в статус гаражей при автоколонне №3 Ружино. В автоколонне №1 Владивосток создается бригада по станции Смольяниново, в автоколонне №4 Партизанск — бригада по станции Находка.

Владивостокская механизированная автобаза действует уже 60 лет. За это время проделана большая работа по организации новых цехов и участков: сварочного, аккумуляторного, ремонта двигателей и агрегатного в автоколонне №3 гараж Ружино, шиномонтажного по участку Владивосток, ремонта двигателей и агрегатного по участку Партизанск. Введены в эксплуатацию бытовые помещения в Ружино. Капитально отремонтированы бытовые помещения в гаражах Партизанск, Спасск-Дальний, Уссурийск и Владивосток.

Сегодня в четырёх автоколоннах автобазы, расположенных по всему Приморскому региону, работает 225 единиц раз-

личной техники. На автобазе трудится 380 человек, обеспечивающих своевременную и безопасную доставку автомобильным транспортом технических грузов и работников железнодорожных предприятий Владивостокского региона Дальневосточной железной дороги.

Большой вклад в развитие автобазы внесли 175 ныне здравствующих ветеранов предприятия, из которых 49 продолжают трудиться, а 126 находятся на заслуженном отдыхе. У 46 неработающих пенсионеров стаж работы на автобазе составляет от 20 до 44 лет.

С 2004 года коллектив предприятия неоднократно занимал первые места в квартальных дорожных соревнованиях среди автобаз дороги, признавался лучшим в 2005, 2008 и 2012 годах по итогам работы предприятия за год. В 2007 году коллектив автобазы и автоколонна Ружино заняли первое место в соревновании, посвящённом 110-летию Дальневосточной магистрали. В течение трёх последних лет автоколонны Партизанск, Владивосток и Уссурийск становились лучшими среди коллективов автоколонн всех автобаз дороги.



КРУГЛАЯ ДАТА

Владивостокская механизированная автобаза ДВЖД на станции Первая Речка отметила 60-летие.

Торжество по случаю юбилея предприятия состоялось во Владивостокском Дворце культуры железнодорожников. Знаменательная дата собрала вместе представителей коллективов всех колонн мехавтобазы станции Первая Речка, ветеранов предприятия, а также многочисленных гостей из механизированных автобаз соседних ре-

гионов Дальневосточной магистрали и приморских железнодорожных предприятий, руководителей и профсоюзных лидеров Владивостокского региона дороги, представителей городской администрации.

В этот день особо отличившиеся работники Владивостокской механизированной автобазы были отмечены дорожными и профсоюзными наградами, а троим сотрудникам были вручены благодарственные письма от мэра города Владивостока.

Наталья ОХОТНАЯ

Специалисты Владивостокского филиала Дорпрофжел встретились с главным редактором общероссийской профсоюзной газеты «Солидарность», секретарём Федерации независимых профсоюзов России Александром Шершуковым.

На встрече, состоявшейся незадолго до внеочередного съезда ФНПР, который пройдет 29 октября в Санкт-Петербурге, Александр Владимирович поднял ряд важных вопросов. В частности, участники встречи обсудили разногласия профсоюзов с правительственным законопроектом о пенсионной реформе.

— Огромную дыру в пенсионном бюджете предлагают латать за счёт самих пенсионеров, — сообщил Александр Шершуков. — Не ясны источники, из которых правительство предлагает стимулировать поздний «выгодный» выход на пенсию работника при условии сохранения существующего возраста выхода на пенсию 55 и 60 лет.

Главный редактор газеты «Солидарность» прокомментировал заявление председателя правительства Д.А. Медведева о том, что государство

ЗНАМЕНАТЕЛЬНАЯ ВСТРЕЧА



И.В. СЕМИНА И
А.В. ШЕРШУКОВ

должно уйти из политики занятости, а также вопросы внесения поправок в устав ФНПР. Александр Владимирович отметил, что на внеочередном съезде ФНПР предполагается утверждение типового устава отраслевого профсоюза, положения о ревизионной комиссии, изменения порядка выборов руководителей профсоюзов, исключающего проникновение в ряды профсоюза лобби. Также 29 октября будут определены задачи объединения родственных профсоюзов и дана оценка проблемы заёмного труда в России.

Встреча с компетентным и знающим специалистом дала работникам Владивостокского филиала Дорпрофжел информации «из первых уст» о происходящих в стране процессах взаимодействия органов государственной власти и профсоюзов, о готовящемся внеочередном съезде профсоюзов, а также возможность получить ответы на интересующие вопросы.

Инна СЕМИНА,
правовой инспектор
Владивостокского филиала
Дорпрофжел

Учащиеся школы-интерната №30 ОАО «РЖД» на профориентационном уроке познакомились с железнодорожными специальностями.

В школе-интернате Комсомольска-на-Амуре разработан план работы по ознакомлению учащихся с профессиями родителей, включающий экскурсии на предприятия Дальневосточной железной дороги, железнодорожный вокзал, в музей Дворца железнодорожников, а также встречи с Почётным железнодорожником А.А. Ежиковым, который в течение четырёх лет ведёт в школе кружок «Азбука юного железнодорожника».

Большую помощь в проведении профориентационной работы оказывают родители учащихся, выбравшие в своё время железнодорожную профессию.

Так, в ходе специального урока Ксения Демченко рассказала учащимся о должностных обязанностях техника по расшиф-

ВСЕ ПРОФЕССИИ ВАЖНЫ

ровке скоростемерных лент и электронных носителей информации, показала презентацию своего рабочего места. Ребята увидели воочию скоростемерную ленту, которая фиксирует все моменты работы машиниста локомотива, и механизм заполнения ленты. Дети с интересом задавали Ксении Владимировне вопросы об особенностях её профессии.

Ремонтное локомотивное депо Амурское — место работы Оксаны Петрухиной, которая рассказала ребятам о тонкостях профессии машиниста крана, продемонстрировав преимущества своей специальности с помощью презентации. Дети активно включились в диалог, а после поблагодарили Оксану Сергеевну за содержательную беседу.

Секретарь заместителя начальника Дальневосточной железной дороги по Комсомольскому региону Ольга Пугачёва рассказала,



К.В. ДЕМЧЕНКО

что в её обязанности входит контроль и учёт документации, отметив основные необходимые специалисту для данной работы качества — ответственность, усидчивость и внимательность.

Галина СТОРОЖЕНКО,
социальный педагог школы-интерната №30,
Комсомольск-на-Амуре



СТРОИТЕЛИ-ОЛИМПИЙЦЫ

В честь семилетия ОАО «РЖДстрой» состоялась спартакиада среди работников Строительно-монтажного треста №16.

На протяжении двух дней в спорткомплексе ДВГУПС команды строителей из Хабаровска, Уссурийска и Владивостока состязались в шести видах спорта.

На торжественном открытии спартакиады зал спортивного комплекса университета с трудом вместил всех участников соревнований.

— Пусть сегодня победит сильнейший! В любом случае спартакиада подтверждает, что мы — команда, способная не только добросовестно исполнить свою основную работу, но отлично проявить себя и на спортивной арене, — обратился к участникам управляющий СМТ-16 Алексей Мальков. — Удачи всем участникам соревнований!

Открыли первый спортивный день соревнования по настольному теннису и петанку. Они собрали не так много болельщиков, как волейбол или стритбол, но ничуть не уступали этим видам спорта по накалу борьбы.

А главным событием того же дня стали матчи по стритболу, не оставившие равнодушными даже студентов ДВГУПС, возвращавшихся с занятий. Многих спортсменов пришли поддержать их самые преданные болельщики. Больше всех за пап и мам переживали малыши.

Сдаваться без боя ни одна команда не хотела. Не раз после красиво разыгранной комбинации зрители аплодировали спортсменам.

Первое место в стритболе завоевала команда аппарата СМТ-16, которой таких результатов позволил добиться богатый опыт участия в играх «Спорт поколений» дорожного уровня.

Ожесточённая борьба продолжалась и во второй день спартакиады на волейбольной площадке, собравшей намного больше зрителей, чем в первый день игр.

Устоять против волейболистов СМП-409, среди которых были не только мужчины, но и девушки, не смогла ни одна команда соперников. Второе место в этом виде спорта завоевала команда аппарата треста.

Одновременно проходили соревнования по дартсу, где лучшими оказались спортсмены СМП-412.

Завершающим этапом соревнований стала весёлая комплексная эстафета: спортсмены бегали со скакалкой, перепрыгивали через обруч, бегали с шариками на теннисной ракетке... Первое место здесь осталось за спортсменами СМП-176.

Победителем спартакиады в общем зачёте стала команда СМП-412 благодаря своей победе в петанке и дартсе, призовым местам в стритболе и теннисе. Второе место завоевала команда аппарата СМТ-16, третье — СМП-176. А вот проигравших в этот день не было, ведь все строительно-монтажные поезда — это одна сплочённая команда ОАО «РЖДстрой».

Евгений ЩЕРБАКОВ,
председатель профкома СМТ-16

ТУРИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

Учащиеся школы-интерната №30 ОАО «РЖД» Комсомольска-на-Амуре приняли участие в первом этапе туристического краеведческого проекта «Малая Родина».

Мероприятие проводилось в Доме творчества детей и молодёжи Ленинского округа и парке им. Ю.А. Гагарина.

В соревнованиях приняли участие более 60 городских команд в трёх возрастных группах. Школа-интернат №30 ОАО «РЖД» выставила сразу две команды — младшей и средней возрастных категорий — от четвёртого и шестого классов.

Прохождение первого этапа проекта состояло из двух частей. В ходе теоретической части ребята работали по нескольким темам: «Полезные растения

Хабаровского края», «Съедобные дикие растения», «Лесное меню», «Зелёная аптека», «Деревья-целители» и «Определение растений». Практическая часть состояла из туристической эстафеты — полосы препятствий. Участники проходили этапы «Бревно», «Параллельные перила», «Паутина», «Маятник», «Бабочка», «Мышеловка», «Азимут», «Транспортировка пострадавшего» и другие. Юные железнодорожники, в первый раз принимающие участие в таком проекте, проявили себя сплочённой, слаженной командой, хорошо владеющей туристическими навыками.

Екатерина НИКОЛАЕНКО,
инструктор по спорту школы-интерната
№30 ОАО «РЖД»,
Комсомольск-на-Амуре



КОМСОМОЛЬСКИЙ ЗАБЕГ

На лыжной базе «Снежинка» Комсомольска-на-Амуре состоялся Всероссийский день бега «Кросс Нации-2013», в котором приняли активное участие представители школы-интерната №30 ОАО «РЖД».

В школе-интернате №30 ОАО «РЖД» особое внимание уделяется здоровому образу жизни, поэтому школа ежегодно принимает участие в забеге «Кросс Нации». В минувшем забеге она заняла второе место по массовости.

В масштабном спортивном мероприятии приняли участие 50 учащихся, 6 педагогов и 10 родителей учащихся.

Представители школы-интерната №30 ОАО «РЖД» поучаствовали в нескольких видах забегов на 500 метров — семейном, отдельных среди учеников и учениц 1-4 классов, а также в VIP-забеге среди педагогов.

Кроме того, юноши пробежали 2,3 километра, а девушки стали участницами забега на 1,8 километра.

Дипломами были награждены участники семейного забега — семья Рыжаковых — и забега среди мальчиков — учащиеся школы-интерната №30 Илья Голованов и Сергей Павлов.

Екатерина НИКОЛАЕНКО,
инструктор по спорту школы-интерната №30 ОАО «РЖД»
Комсомольск-на-Амуре

