

ТРИДЦАТЬ ТРИ САХАЛИНСКИХ КИЛОМЕТРА



Открытие велопробега торжественным митингом на сахалинской железнодорожной станции Сокол



Участники велопробега покоряют трассу Сахалина

У железнодорожного вокзала Южно-Сахалинск 10 сентября завершился беспрецедентный велопробег под эгидой РОСПРОФЖЕЛ Санкт-Петербург — Москва — Сахалин, посвященный 10-летию ОАО «РЖД».

В финале велопробега участвовали 26 прибывших на Сахалин с материка представителей четырнадцати железных дорог страны и 23 сахалинских велосипедиста, выступавших от Дальневосточной магистрали.

Велопробег открылся на железнодорожной станции Сокол митингом и церемонией передачи переходящего кубка от Забайкальской железной дороги представителю Дальневосточной железной дороги.

В 10 утра колонна велосипедистов в сопровождении машин ГИБДД, скорой помощи, работников Дорпрофжел на ДВЖД и его Сахалинского филиала, представителей лучшего сахалинского велоклуба и сотрудников местного телевидения отправилась со станции Сокол с одной общей для всех целью — покорить 33 километра трассы до железнодорожного вокзала Южно-Сахалинск.

Спустя два часа участники велопробега достигли привокзальной площади станции Южно-Сахалинск, где их уже встречал торжественный митинг. Мероприятие открылось выступлением перед героями дня заместителя начальника Дальневосточной железной дороги по Сахалинскому региону Андрея Ваулина, председателя Сахалинского филиала Дорпрофжела Владимира Богатырёва, а также председателя Сахалинского областного объединения организаций профсоюзов Николая Зотова.

Ключевым моментом митинга стала передача кубка велопробега Санкт-Петербург — Москва — Сахалин участникам финала велопробега, представлявшим столицу России. Именно они удостоятся чести доставить кубок в Москву на заключительный этап Всероссийских игр «Спорт поколений-2013».

После вручения каждому участнику велопробега памятных кубков и медалей, перед спортсменами выступили воспитанники детской школы искусств «Этнос» с корейским традиционным танцем и игрой на барабанах.

Финальной точкой торжественного митинга стало общее фото на память, а также открытие велопарковки у сахалинского Дворца культуры железнодорожников.

В этот же день в конференц-зале гостиницы «Гагарин» прошёл посвященный завершившемуся велопробегу круглый стол, в ходе которого состоялось общение между участниками заезда, представителями Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге и его Сахалинского филиала. В своих выступлениях участники круглого стола проявляли единодушные, называя велопробег «10000 профсоюзных километров» мощным импульсом к развитию велосипедного движения не только в рамках компании ОАО «РЖД», но и всей страны.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора



Дальневосточники принимают кубок велопробега от Забайкальской железной дороги



Финал велопробега на привокзальной площади станции Южно-Сахалинск

| СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ |

На защите работника

Председателя профсоюзного комитета Эксплуатационного локомотивного депо Южно-Сахалинск Вячеслава Панова каждый работник предприятия знает лично благодаря не только активной профсоюзной деятельности, но и тридцатитрёхлетнему стажу работы в депо помощником машиниста и машинистом.

на стр. 2

Противостояние стихии

В Комсомольском регионе Дальневосточной магистрали железнодорожники продолжают борьбу с наводком.

на стр. 3

Фабрика тепла в «медвежьем углу»...

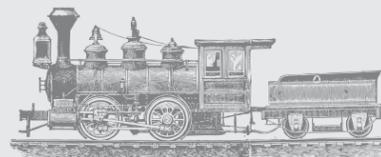
В Тындинской дистанции тепловых сетей в первых числах сентября начался комиссионный осенний осмотр. Это значит, что подготовка подразделений предприятия к работе в зимних условиях вышла на финишную прямую.

на стр. 4

На обсуждении Президиума

6 сентября состоялось заседание Президиума Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге.

на стр. 5





НА ЗАЩИТЕ РАБОТНИКА

Председателя профсоюзного комитета Эксплуатационного локомотивного депо Южно-Сахалинск Вячеслава Панова каждый работник предприятия знает лично благодаря не только активной профсоюзной деятельности, но и тридцатитрёхлетнему стажу работы в депо помощником машиниста и машинистом.

Вячеслав Владимирович — продолжатель семейных трудовых традиций. Его родители приехали на Сахалин в послевоенное время — в 1947 году. Отец, Владимир Григорьевич Панов, участник Великой Отечественной войны, в течение многих лет работал в Сахалинском отделении Дальневосточной железной дороги. Он начинал с должности дежурного по станции и со временем возглавил диспетчерский отдел. Его супруга, Мария Михайловна, 20 лет своей жизни посвятила преподавательской деятельности в начальных классах школы. Но не меньшее количество лет она работала товарным кассиром на станции Южно-Сахалинск. Продолжателем доброй традиции стала и дочь Вячеслава Владимировича, Оксана — инженер по охране труда Эксплуатационного локомотивного депо Южно-Сахалинск.

В свое время Вячеслава Панова притянула своим непреодолимым магнетизмом железная дорога, рядом с которой он жил вместе с родителями. Хотя с выбором профессиональной стези он определился не сразу. Не обошлось без того, что называют судьбой или стечением обстоятельств.

С 11 лет Вячеслав Панов серьёзно увлекся боксом. Упорные тренировки не однажды приводили его к победе на областных соревнованиях по боксу. Подобные успехи и подтолкнули Вячеслава Владимировича к мысли поступить в Хабаровский государственный институт физической культуры.

Свое последнее первенство области по боксу Вячеслав Панов выиграл в тридцатилетнем возрасте. Хотя спортом на профессиональном уровне он не занимается около 30 лет, ему до сих пор удаётся оставаться в хорошей физической форме, принимая активное участие в дорожных соревнованиях. Вячеслав Владимирович гордится спортивными успехами своей депов-

ской команды на Сахалинском регионе дороги, где недавно в соревнованиях по волейболу локомотивщики завоевали первое место.

Состояться спортивной карьере Вячеслава Панова в юные годы помешал случай. «Мимоходом» он заглянул в Сахалинское профессиональное училище и заинтересовался набором на обучение профессии машиниста, которая в те времена считалась особенно престижной. Так подающий надежды молодой боксёр стал воспитанником профучилища, где, отучившись два года и успев отслужить в армии, получил специальность помощника машиниста, слесаря третьего разряда. По вновь приобретённой профессии Вячеслав Владимирович с 1974 года начал работать в Локомотивном депо Южно-Сахалинск.

Помощником машиниста по нынешним меркам Вячеслав Панов трудился довольно долго — не менее семи лет. Такова была в то время специфика подготовки кадров. Не теряя даром эти годы, Вячеслав Владимирович приобрел профессиональное мастерство и параллельно по заочной форме обучался в Хабаровском техникуме железнодорожного транспорта, окончив который, самостоятельно подготовился и непосредственно в депо сдал экзамены на должность машиниста. Уровень его знаний оценивал начальник и машинисты-инструкторы Локомотивного депо Южно-Сахалинск.

В течение 27 лет Вячеслав Панов работал машинистом на тепловозе ТГ-16, из которых 17 лет — в пассажирском движении.

— Работа машиниста не только считалась престижной, но была действительно интересной, — рассказывает Вячеслав Владимирович. — Она предполагала поездки по всему Сахалину, позволяя любоваться местными красотами. С нашей железной дороги,

которая проходит вдоль моря, открываются замечательные пейзажи: бушующие волны, скалы, парящие орлы. Но поездки не всегда проходили спокойно. Слишком много было опасных участков. Сахалинская природа не скупилась на опасные сюрпризы. Нередко дорога подвергалась обвалам, в которые периодически попадали и поезда.

За многие годы работы на дороге Вячеслав Владимирович не раз поощрялся за свой труд. В числе его наград есть знак «За безаварийный пробег на локомотиве 500000 км». Но самая главная из них — звание и знак «Почётный железнодорожник», вручённый в 2006 году президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным.

Параллельно основной работе машинист Вячеслав Панов активно занимался общественной деятельностью. Он был секретарём комсомольской организации, состоял в цехкоме и профкоме депо, возглавлял цеховой комитет цеха эксплуатации, в котором состояло около 200 человек.

В 2007 году коллектив избрал Вячеслава Владимировича председателем профсоюзного комитета Эксплуатационного локомотивного депо Южно-Сахалинск. Богатый опыт профсоюзной деятельности позволил ему с готовностью принять на себя новые обязанности.

Свою первичную профсоюзную организацию Вячеслав Панов называет небольшой — всего 360 работников. Но председатель находится в положении освобождённого, в котором видит принципиальную важность.

— Я убеждён, что любая организация нуждается именно в освобождённом председателе профкома. Даже при небольшой заработной плате за счёт профвзносов он сможет сделать многое для членов профсоюза. По Сахалину освобождённых председателей практически нет. На мой взгляд, это серьёзный недостаток. Ситуацию необходимо менять. Поэтому наш профсоюзный комитет предлагает даже на небольших предприятиях избирать именно освобождённого председателя профкома. Пускай это будет ветеран предприятия, но с активной жизненной позицией. Положительный результат его деятельности не заставит себя долго ждать.

Доказательством слов Вячеслава Панова является высокое профсоюзное членство в Эксплуатационном локомотивном депо Южно-Сахалинск — 99,5 процента.

Сегодня в депо в общественной работе своему председателю помогают 11 членов профкома и 6 председателей цеховых комитетов. Для своих активистов Вячеслав Владимирович всегда готов найти добрые слова.

— В профсоюзном активе за спортивно-массовую работу отвечает машинист Сергей Владиславович Петкевич. Кстати, в своё время он занимался футболом и боксом в тяжёлом весе. Заместитель председателя профкома Эдуард Фёдорович Черенков курирует вопросы безопасности движения и участвует в организации культурно-массовых ме-

роприятий, а также является председателем цехового комитета цеха эксплуатации нашего депо, где под его началом находится более 100 работников. Он первоклассный машинист-инструктор, профессионал невероятный. Мало таких самородков. Черенков и Петкевич — наиболее деятельные и опытные профактивисты. А в большинстве наших цехкомов произошла смена поколений — на должности председателей пришла молодёжь.

Сегодня Вячеслав Владимирович принимает непосредственное участие в осеннем комиссионном смотре. Но среди работников депо он находится не только в дни таких проверок. Ежедневное общение с коллективом с точки зрения Вячеслава Панова — залог успешной деятельности профкома. Поэтому о насущных проблемах тружеников своего предприятия он отлично осведомлён.

— К регулярно поднимаемым работниками депо вопросам можно с уверенностью отнести несвоевременную выплату развозных. Причина в завышенных требованиях к заполнению документов. Много проблем и с относительно новой системой ЕК АСУТР, некорректная работа которой приводит к ошибкам в выплатах заработной платы. С начала года отмечается падение часов сверхурочной работы. На сегодняшний день зафиксировано более 8000 часов переработки. А в последние месяцы даже недоработка имела место. На то есть свои неутешительные причины — идет спад объёма перевозок. Причина в том, что наша ТЭЦ перешла с угля на газ. И депо сразу лишилось одного из основных направлений перевозок и ведущего груза — угля. Пока неизвестно, чем можно восполнить потерю.

Падение объёмов неизбежно сказалось на работниках Эксплуатационного локомотивного депо Южно-Сахалинск оптимизацией со снижением заработной платы и запретом на приём новых кадров.

— У некоторых машинистов забрали грузовые ставки, что существенно сказалось на их зарплате, — комментирует ситуацию Вячеслав Панов. — Тем более, для людей такие перемены ощутимы, если вспомнить, что цены в сахалинских магазинах значительно выше, чем на материке. Раньше вручали сверхурочные часы и грузовые ставки, которые заменили хозяйственными и маневровыми. Конечно, люди недовольны такими переменами.

Весьма напряжённая ситуация, и не только для железнодорожников, по словам Вячеслава Панова, сложилась на Сахалине с детскими садами.

— Этот вопрос неоднократно поднимался профкомом депо, как требующий скорейшего разрешения. Начальник Дальневосточной железной дороги обещал на паритетных началах с мэрией Южно-Сахалинска восстановить наш бывший детский сад, который после закрытия был отдан под архив. Сегодня это помещение уже освобождается от архива. Возможно, что в следующем году детский садик будет восстановлен и начнёт работать. Потребность железнодорожни-

ков Южно-Сахалинского узла в детских дошкольных учреждениях очень велика. Только в нашем депо ждут этой возможности 25 детей.

Не все благополучно на Сахалине и с учреждениями для отдыха и оздоровления детей.

— Детский оздоровительный лагерь «Юный железнодорожник» в посёлке Таранай был закрыт по причине ветхости его корпусов, — рассказывает Вячеслав Владимирович. — На их реконструкцию в этом году выделили 135 миллионов рублей. Обещают в 2014 году ДОЛ открыть. А в этом году своих ребят мы возили отдыхать на материк в детский оздоровительный лагерь на станции Вяземской.

Для отдыха и оздоровления работников Эксплуатационного локомотивного депо Южно-Сахалинск предназначен реабилитационный центр для локомотивных бригад, который Дирекции тяги не принадлежит.

— Стоимость одного дня отдыха в реабилитационном центре обходится Дирекции тяги в 4 тысячи рублей. Сумма немалая, и на оздоровление там наших пенсионеров у дирекции нет средств. Но у нас есть замечательный санаторий «Синегорские минеральные воды», в котором работники и пенсионеры депо с удовольствием бы отдыхали. Проблема в том, что принадлежит он Сахалинской области, а наша дирекция до сих пор не заключила с санаторием договор на оздоровление работников дороги. Этот вопрос мы не можем решить уже долгое время. Далеко не все, особенно ветераны, готовы покидать Сахалин ради оздоровления в санаториях компании, например, на Чёрном море. Перелёты и акклиматизация даются им довольно тяжело. На днях буду писать письмо на имя начальника Дирекции тяги с просьбой решить проблему.

Вячеслав Панов всегда проявлял активность, поднимая и решая сложные вопросы. Не остался он в стороне и от процесса подготовки нового коллективного договора ОАО «РЖД». Многие предложения, нацеленные на улучшение документа, были направлены профкомом Эксплуатационного локомотивного депо Южно-Сахалинск не только в адрес Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге, но и ЦК РОСПРОФЖЕЛ.

— Мы вносили немало предложений, расширяющих перечень льгот и гарантий сахалинским железнодорожникам. Например, сегодня ребёнку работника оплачивается перелёт на материк раз в два года, но исключительно в период отпуска самого работника. Не так давно мы связались с Москвой и попросили внести в данный пункт коллективного договора исправление, снимающее это ограничение. Считаю, что вопрос касается не только сахалинцев, но и северян с материка. Хорошо, если не только данное предложение, но и многие другие найдут отражение в новом коллективном договоре, который, мы надеемся, будет лучше прежнего. И сегодня именно это — основная забота профсоюза.

Наталья ОХОТНАЯ

ПРОТИВОСТОЯНИЕ СТИХИИ

В Комсомольском регионе Дальневосточной магистрали железнодорожники продолжают борьбу с паводком.

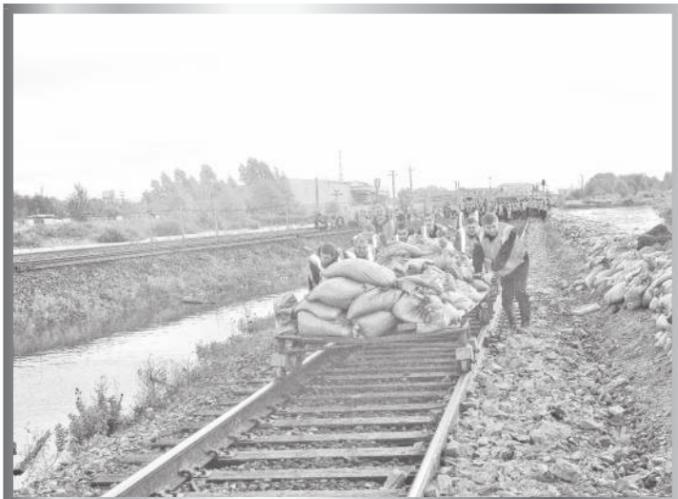
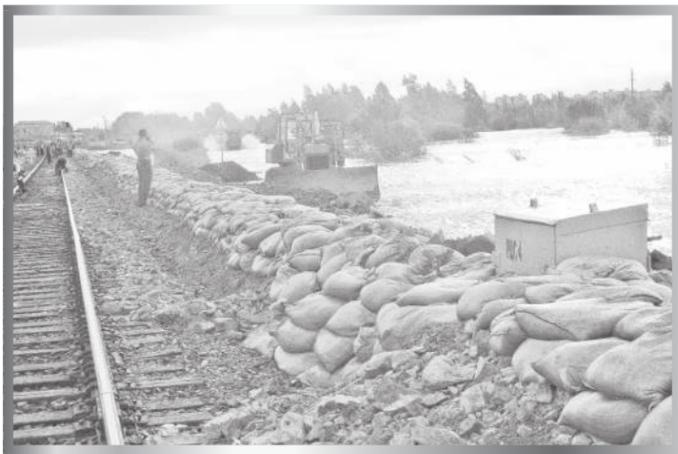
Ситуация в Комсомольске-на-Амуре очень сложная. Подтоплению территорий способствуют низменная местность и обилие различных водоёмов. Поэтому с первых дней наводнения железнодорожники совместно с работниками МЧС участвовали в наращивании дамб в районе города Комсомольска.

Автотрасса, проходящая вдоль железной дороги, была закрыта для движения ещё в конце августа.

Большая вода подошла и к железной дороге. На 350 километре перегона Комсомольск-на-Амуре — Комсомольск-Сортировочный уровень воды поднялся до критической отметки. Вода достигла ферм моста и железнодорожного полотна трёхпутного участка. Паводок проник в междупутья, активизировал процесс размывания насыпи.

Предотвращение катастрофической ситуации затопления железнодорожного пути, которое повлечёт остановку на этом участке движения поездов сообщением Комсомольск-на-Амуре — Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, потребовало развернуть работы по укреплению балластной призмы, отсыпке обочины камнем, устройству заграждения из мешков с песком, а также по укреплению мостовых опор.

Работы ведутся в круглосуточном режиме, задействованы все подразделения Комсомольского региона ДВЖД. С первых дней угрозы затопления на месте работ по-



стоянно находится начальник Комсомольской дистанции пути В.Ю. Веклич. Лично принимают участие в борьбе со стихией начальник Дальневосточной дирекции инфраструктуры С.В. Максимцев, начальник службы пути А.С. Драголюб, председатель Комсомольского филиала Дорпрофжел В.Г. Федин и заместитель начальника дирекции инфраструктуры по Комсомольскому региону А.Н. Касприк.

На месте работ Комсомоль-

ским филиалом Дорпрофжел для работников Дальневосточной магистрали организовано круглосуточное горячее питание. Пик паводка в Комсомольском регионе ещё впереди и, будем надеяться, что наши люди справятся со стихией. А пока они прилагают все усилия, чтобы не допустить остановки железнодорожного сообщения.

Ирина САНАКИНА,
председатель ППО
Комсомольской дистанции пути

В ЗОНЕ БЕДСТВИЯ

На Дальнем Востоке продолжается паводок, ежедневно увеличивая статистические показатели о количестве пострадавших от стихии, среди которых немало работников железной дороги.

Согласно последним данным на полигоне Дальневосточной магистрали от удара стихии пострадало 610 человек — 245 железнодорожников, в том числе 36 пенсионеров, 191 член семьи и 174 ребёнка. Практически половина всех пострадавших железнодорожников жители Комсомольского региона. И это не считая многочисленных владельцев затопленных дачных участков, безвозвратно утративших свои посадки.

У многих работников дороги вода проникла в дом, затопила надворные постройки, огороды, лишив людей урожая. Более шестидесяти железнодорожников были вынуждены переселиться к родственникам. Только единицы из оказавшихся в бедственном положении нашли временное пристанище в эвакуационных пунктах Хабаровска и села Пашково, некоторые проживают на съёмных квартирах. Под угрозой затопления продолжают оставаться около 30 человек.

Пострадали от паводка работники многих железнодорожных предприятий и учреждений от дистанций пути до детских садов ОАО «РЖД» большинства регионов Дальневосточной железной дороги Хабаровского, Комсомольского, Тындинского и даже Владивостокского. Но люди не остались наедине со своей бедой.

Под председательством начальника Дальневосточной железной дороги была создана региональная общественная комиссия по определению степени ущерба, нанесённого имуществу, и выплате материальной помощи работникам и неработающим пенсионерам железнодорожного транспорта, пострадавшим в результате наводнения на полигоне Дальневосточной магистрали. В её состав вошли представители РКЦУ, дирекций, Дорпрофжел и Межрегионального координационного совета ветеранов. Комиссией принято решение об оказании первой материальной поддержки пострадавшим, оказавшимся без каких-либо средств к существованию, в размере 20 тысяч рублей. Такую помощь уже получил 51 работник магистрали. Кроме того, на дороге был открыт счёт для привлечения средств работников железнодорожного транспорта для оказания помощи пострадавшим от паводка коллегам. На него уже поступило 20755 заявлений на сумму 8219561 рублей.

В помощь пострадавшим от наводнения на счёт Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге пришли денежные средства в размере одного миллиона рублей от РОСПРОФЖЕЛ, а также определённые суммы от дорпрофжелов Октябрьской и Горьковской дорог. И профсоюзная материальная помощь в адрес дальневосточных железнодорожников продолжает поступать и сегодня. Не остались в стороне и профсоюзные работники Дальневосточной магистрали, которые также внесли на счёт Дорпрофжел на ДВЖД определённую сумму. Направлены в помощь дальневосточным железнодорожникам средства и от первичной профсоюзной организации ОАО «Федеральная пассажирская компания».

На данный момент Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге и его филиалами направлено на оказание первой материальной помощи работникам дороги около 300 тысяч рублей.

В детский санаторно-оздоровительный лагерь им. Горького на станции Ружино 29 августа прибыла особая смена «Дети Амура» из 147 ребят, пострадавших от наводнения в Еврейской автономной области. Мгновенно откликнувшись на призыв, брошенный Владивостокским филиалом Дорпрофжел, приморские железнодорожники под руководством председателей профсоюзных комитетов предприятий в кратчайшие сроки собрали для ребят из ЕАО необходимые осенью теплые вещи. Помимо этого Владивостокский филиал Дорпрофжел закупил для приехавших в Ружино детей одежду и всё необходимое для организации их досуга и обучения. Специально для стирки вещей эвакуированных из ЕАО ребят из средств Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге в лагерь на станции Ружино была приобретена стиральная машина.

То время, как миновала угроза дальнейшего затопления для Хабаровского края, беда пришла в Комсомольский регион, где по-прежнему продолжается стремительный подъём воды.

После того как паводок достиг Комсомольского региона, началось затопление средней школы сельского поселения Болонь. Четверо из 112 учащихся — детей железнодорожников — были приняты в школу-интернат №30 ОАО «РЖД» Комсомольска-на-Амуре.

Затопление автотрассы между Хабаровском и Комсомольском-на-Амуре резко обострило значимость железнодорожного сообщения между городами, и все силы работников Дальневосточной магистрали сегодня брошены на спасение железнодорожной артерии, оказавшейся в зоне паводка.

В экстренном режиме работает и Комсомольский филиал Дорпрофжел, принявший ряд неотложных мер по оказанию помощи пострадавшим от наводнения. Так, филиалом создается фонд поддержки для оказания экстренной адресной помощи пострадавшим от паводка остро нуждающимся работникам, членам их семей и неработающим пенсионерам, а также оказано содействие в оснащении эвакуационного пункта посёлка Болонь необходимыми бытовыми приборами.

Не утихает общественная работа и на местах. Председатели первичных профсоюзных организаций железнодорожных предприятий Комсомольского региона ведут постоянный учёт работников предприятий и неработающих пенсионеров, пострадавших от стихийного бедствия, ежедневно выясняя их потребность в продуктах питания и предметах первой необходимости. Также профсоюзными комитетами планируется выделить из своих бюджетов денежные средства на оказание экстренной материальной помощи попавшим в беду железнодорожникам.

Но пока пик паводка в Комсомольском регионе ещё впереди. Будем надеяться, что уже в скором времени дальневосточники окончательно справятся со стихией.

Наталья ОХОТНАЯ

СОСТОЯЛОСЬ СОВЕЩАНИЕ

и механической травмы в результате падения с высоты. Причины травматизма, в том числе и со смертельным исходом, остаются прежними: нарушение технологии работ, требований охраны труда, необеспечение руководителями безопасных условий труда.

Председатель РОСПРОФЖЕЛ отметил, что в лучшую сторону стала меняться ситуация с поставкой на железнодорожные предприятия качественного инструмента и средств малой механизации.

В ходе совещания прозвучали данные об изменении размера заработной платы, которая в целом по ОАО «РЖД» и по большинству ДЗО составила 38500 рублей с ростом к соответствующему периоду 2012 года на 9,8 процента. При этом реальная заработная плата выросла на 2,5 процента.

Председатель ЦК профсоюза сообщил, что полугодовые итоги выполнения коллективных договоров уже подведены по всем дорогам, кроме Куйбышевской магистрали.

Также Николай Никифоров проинформировал о скором начале официальных переговоров по коллективному договору ОАО «РЖД» на 2014-2016 годы.

— Состоялось заседание согласительных комиссий по подготовке нового отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта. В процессе обсуждения большинства пунктов было найдено взаимопонимание. Надеемся, что уже завтра нам удастся подписать данный документ, который получился не хуже своего предшественника. Скорее всего, уже на этой неделе зарегистрируем и разместим окончательный его вариант на сайте РОСПРОФЖЕЛ. Также мы официально вступили в переговоры по подготовке отраслевого соглашения по учреждениям образования и надеемся, что в сентябре этот документ будет доработан.

Председатель ЦК профсоюза подвёл также итоги практически завершившейся детской летней оздоровительной кампании.

В заключение селекторного совещания Николай Никифоров призвал дорпрофжелы и ППО предприятий дорог перечислить денежные средства дорпрофжелам Дальневосточной и Забайкальской магистралей на оказание материальной помощи пострадавшим от наводнения железнодорожникам.

Наталья ОХОТНАЯ

Селекторное совещание ЦК РОСПРОФЖЕЛ 27 августа открылось сообщением председателя ЦК профсоюза Николая Никифорова об итогах выездного заседания Президиума ЦК, проходившего с 23 по 27 июля на Забайкальской и Восточно-Сибирской железных дорогах.

Напомним о трагических событиях на Забайкальской и Северо-Кавказской железных дорогах, повлекших гибель людей, Николай Никифоров поднял вопросы соблюдения охраны труда и безопасности движения на предприятиях.

— Председатели профсоюзных комитетов должны постоянно работать в этом направлении, — отметил Николай Никифоров. — Вопросы соблюдения техники безопасности и выполнения технологии требуют принципиального подхода.

Председатель ЦК профсоюза отметил, что помимо путевого комплекса сложная ситуация по охране труда сложилась в хозяйстве электрификации и электроснабжения. В сравнении с 2012 годом с начала 2013 года произошёл рост смертельного травматизма на 17 процентов. Всего в этом году травмировано 20 железнодорожников, семеро погибло по причине поражения электрическим током

ФАБРИКА ТЕПЛА В «МЕДВЕЖЬЕМ УГЛУ»...

В Тындинской дистанции тепловых сетей в первых числах сентября начался комиссионный осенний осмотр. Это значит, что подготовка подразделений предприятия к работе в зимних условиях вышла на финишную прямую.

Обследование будет проводиться весь месяц, а началось оно с водозабора «Ключ Колхозный», который обеспечивает холодной водой промзону и котельную. Общее состояние важного объекта получило высокую оценку членов комиссии. Они констатировали полную его готовность к зиме и отметили добросовестное отношение к делу начальника участка водоснабжения Евгения Лебедева и исполняющего обязанности начальника участка тепловых сетей Павла Кузьмичёва.

На грани

— Между тем, ситуация на «Ключе Колхозном» не означает, что и центральной котельной можно дать хорошую оценку подготовки к холодам, — говорит начальник дистанции Сергей Евтушенко. — По состоянию на начало сентября зимой сможет эффективно действовать лишь 58 процентов оборудования. Допущено значительное отставание от требуемых сроков. Оно касается также состояния центральных тепловых пунктов, тепловых сетей, водопроводных сетей и сетей водоотведения, обеспеченности твёрдым топливом.

Главная причина создавшегося положения (об этом говорилось и на состоявшейся недавно в дистанции профсоюзной конференции по подведению итогов коллективного договора) — неоперативная реакция на происходящее здесь, в первичном звене производства, со стороны центрального аппарата из столицы. На находящиеся в «медвежьем углу» конкретные объекты никто не хочет обращать внимания. Достаточно сказать, что за исполняющуюся в нынешнем году четверть века эксплуатации все три котла КВТК-100 выработали свой ресурс. При этом ни один из них не был подвергнут капитальному ремонту в полном объёме, как этого тре-

буют нормативные документы. Оборудование, сданное в эксплуатацию ещё во времена строительства БАМа, обветшало. Более половины его имеет нулевую остаточную стоимость.

По регламенту раз в десять лет в каждом из 120-тонных котлов необходимо менять поверхность нагрева, на что требуется порядка 40 миллионов рублей. На всю подготовку к зиме 2013-2014 годов выделено лишь 20 миллионов рублей при общей потребности 70-80 миллионов. Эти деньги вынуждены крохами делить на так называемый поэтапный ремонт, который сам по себе гарантирующим не является. Поскольку нехватка средств — явление хроническое, теплоэнергетики вынуждены «латать» котлы во время отопительного сезона. А это, в свою очередь, не даёт возможности нормально эксплуатировать механизмы и ставит дистанцию на грань аварийной ситуации.

В последние годы средств на подготовку к зиме выделяется когда больше, когда меньше. Но постоянным остаётся одно: успешно подготовиться к холодам большое и сложное хозяйство городской «фабрики тепла» и достойно пережить лютую стужу удаётся лишь усилиями коллектива при активном участии рационализаторов. Недавно в нашей газете сообщалось об активном внедрении на предприятии ресурсосберегающих технологий и о роли рационализаторов в совершенствовании технологического процесса выработки тепла и горячей воды. Серьёзную помощь людям пытливого мысли оказывает профсоюзная организация дистанции. Она мобилизует новаторов на решение производственных задач. По предложению администрации и профкома собственными силами на закреплённых участках реализованы мероприятия по снижению затрат электроэнергии на собственные нужды и улучшению условий труда. Достаточно сказать, что за шесть месяцев текущего года при плане 7 подано 11 рационализаторских предложений. Два из них имеют значительный экономический эффект: 1 миллион 950 тысяч рублей вместо ожидаемых 600 тысяч. И количество рационализа-

торов превзошло ожидаемую цифру — двенадцать человек вместо восьми.

Другими словами, действует дистанция тепловых сетей отнюдь не благодаря вниманию вышестоящих органов и своевременному в полном объёме финансированию капитального и текущего ремонта оборудования. Этого как раз-таки нет. Анализ показывает, что величины средств, взимаемых с населения за предоставление услуг тепло- и водоснабжения, уходящих в конечном итоге «наверх», и того, что возвращается на подготовку оборудования КВТК-100 к зиме, несоизмеримы и разнятся на несколько порядков.

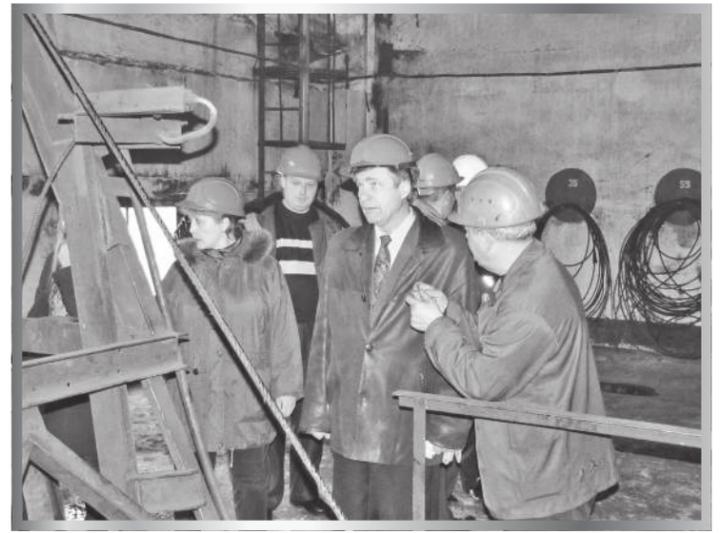
Специалисты-теплоэнергетики, а из-за нужды ещё и «бомбилы»

Приписываемая «отцу народов» известная формулировка «кадры решают всё» в настоящее время на предприятии как нельзя актуальна. Иссякает кадровый потенциал, теряется преемственность поколений. «Старослужащие» рабочие уходят с предприятия, не подготовив резерва.

Общая укомплектованность штата дистанции составляет 92 процента. Особую обеспокоенность вызывает нехватка высококвалифицированных специалистов: электромонтёров по ремонту оборудования котельной, газозлектросварщиков, слесарей-ремонтников. Люди увольняются по достаточной простой причине — мизерная по сравнению с другими предприятиями Тындинского региона Дальневосточной железной дороги заработная плата. Только в первом полугодии произошло снижение оплаты труда самых квалифицированных работников предприятия. Она составляет сейчас чуть больше 30 тысяч рублей — ниже, чем в среднем по городу.

Люди уходят из дистанции. Их с удовольствием берут в штат других подразделений Тындинского региона ДВЖД — стаж работы в дистанции тепловых сетей является своеобразным брендом. Те же, кому «податься» пока некуда, в промежутках между сменами вынуждены, чтобы прокормить семью, «таксовать» на личных автомобилях. В ущерб, заметьте, полноценному отдыху.

Как тут не вспомнить выступление председателя РОСПРОФЖЕЛ Николая Никифорова на пятом Пленуме отраслевого профсоюза. Отметив, что за 2012 год средняя зарплата работников ОАО «РЖД» составила 36124 рубля, Николай Алексеевич сказал: «Для работников остаётся важным уровень заработной платы, на которую он может достойно содержать семью, купить квартиру, машину, иметь возможность поехать в отпуск, на курорт или в туристическую поездку, организовать, при необходимости, лечение,



оплатить учёбу детей. К этому надо стремиться. К сожалению, сегодня заработная плата не позволяет за полную стоимость решить все эти насущные житейские проблемы. Поэтому льготы и гарантии необходимы!»

Только слышит ли профсоюзных активистов работодатель? Ещё в нынешнем феврале председатель профкома ДТС Михаил Будлов направил письмо президенту ОАО «РЖД» Владимиру Якунину. Думается, есть смысл привести этот документ полностью: «Уважаемый Владимир Иванович!

К Вам обращается коллектив дистанции тепловых сетей Дальневосточной дирекции по тепловодоснабжению Центральной дирекции по тепловодоснабжению — филиала ОАО «РЖД» об увеличении заработной платы рабочим предприятия.

В связи с невыплатой фонда мастера, доплат за профессиональное мастерство, в 2012 году произошло снижение реальной заработной платы. Средняя заработная плата по рабочим специальностям в 2012 году составила 31991 рубль 90 копеек (в 2011 году — 30495 рублей 80 копеек). Согласно справке администрации Тынды средняя заработная плата по городу на 1 июля 2012 года составила 39567 рублей. Уровень оплаты труда в ДТС является недостаточным для обеспечения безопасной и безаварийной работы, снижает мотивацию к труду и, как следствие, является одной из основных причин высокой текучести кадров в дистанции.

В 2010 году уволено 50 человек, в 2011 — 39, в 2012 году предприятия оставили 99 человек. Не лучше ситуация и в нынешнем году. Только за два месяца уволилось 19 работников. Текучесть кадров в целом по предприятию за 12 месяцев 2012 года составила 14,4 процента (при критическом показателе 10 процентов). В анкетах для увольняющихся 92 процента покидающих дистанцию в качестве причины указали низкую заработную плату.

Средний расчётный процент премирования рабочих в дистанции составляет 23, что не позволяет достойно оплачивать труд работников, проживающих в районах, приравненных к Крайнему Северу.

Дистанцией тепловых сетей эксплуатируется 10 опасных производственных объектов (24 технических устройства), зарегистрированных в органах Ростехнадзора. Обслу-

живание данных технических устройств требует высокой квалификации эксплуатирующего персонала и дополнительного обучения по основным специальностям.

В Тынде нет рабочих высокой квалификации, готовых без предварительного обучения трудиться в дистанции тепловых сетей. Дальнейший отток электромонтёров, электрогазосварщиков, машинистов (кочегаров) котельной, слесарей высокой квалификации может привести к нестабильному функционированию предприятия, возрастанию риска аварийных ситуаций.

Просим Вас оказать содействие в устранении сложившейся ситуации, так как отток квалифицированных кадров и недостаток средств, выделяемых на капитальный ремонт, не позволяет обеспечить подготовку к следующему отопительному сезону, а также безаварийную и безопасную эксплуатацию оборудования».

...Дело самих утопающих

С той поры прошло уже более полугода, а из «белокаменной» — ни звука. Далеко всё-таки от столицы город, в приснопамятные времена носивший гордое определение «крайней точки Москвы». Ведь пройдёт немного времени, наступит 40-летие БАМа, придут гости и опять прозвучит много красивых слов. Любят у нас это дело — предаваться воспоминаниям, да ещё и под праздник...

Ну а люди? А что — люди? В данном конкретном случае к зиме они всё равно оборудование подготовят. Пусть в авральном порядке, штормовщиной, но сделают. И эксплуатировать его будут. Пусть «на честном слове», но будут. Не дадут городу замёрзнуть. В первый раз, что ли?

Если «фабрика тепла» с выработанным уже ресурсом ещё действует, то в этом, повторюсь, заслуга коллектива дистанции — рабочих и инженерно-технических работников, искренне пекущихся о благе земляков. Но сколько же можно спекулировать на энтузиазме людей? Специалисты твёрдо уверены: если отношение к обеспечению города теплом не изменится, то много времени не потребует, чтобы котлы КВТК-100 превратились в кучу металлолома. Обогреть Тынду будет нечем, и город окажется в состоянии «ядерной зимы».

Геннадий АСТАХОВ

Фото из архива Тындинской ДТС



6 сентября состоялось заседание Президиума Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге.

В ходе заседания было рассмотрено несколько актуальных вопросов.

С докладом о состоянии охраны труда и производственного травматизма на Дальневосточной железной дороге в 2013 году выступил заместитель начальника службы охраны труда и промышленной безопасности Эдуард Королёв. В ходе выступления он отметил снижение в текущем году на полигоне Дальневосточной магистрали уровня производственного травматизма на 30 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, когда 21 работник получил травмы на производстве, три из которых привели к летальному исходу. Тогда как за минувшие месяцы 2013 года было принято к учёту 14 несчастных случаев, связанных с производством. При этом случаев с летальным исходом, принятых к учёту, нет.

Докладчик отметил, что основные причины травматизма среди железнодорожников связаны в большинстве случаев с организационными моментами: нарушением правил дорожного движения и требований норм охраны труда, неудовлетворительной организацией производства работ и рабочего места, нарушением технологического процесса.

На мероприятии по снижению травматизма, как сообщил Эдуард Королёв, было израсходовано 155 млн рублей, или 58 процентов от общей суммы, ещё 113 млн рублей, или 42 процента от общей суммы, направлено на улучшение условий труда. Затраты в 199 млн рублей позволили обеспечить работников дороги необходимой спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты.

Заместитель начальника службы охраны труда и промышленной безопасности затронул и проблему аттестации рабочих мест.

— На полигоне Дальневосточной железной дороги 13,1 тысячи рабочих мест, где работают 39,4 тысячи человек, или 49 процентов, не соответствуют санитарно-гигиеническим нормам, из них 12,7 тысячи — с неустраняемыми вредными факторами, — отметил Эдуард Королёв. — Анализ рабочих мест по условиям труда показал, что наибольшая удельная доля рабочих мест, несоответствующих требованиям норм охраны труда, отмечена в дирекциях тяги, инфраструктуры и тепловодоснабжения. Наибольшее количество рабочих мест с неустраняемыми вредными производственными факторами зафиксировано в дирекциях тяги, инфраструктуры, тепловодоснабжения, по ремонту пути, по ремонту тягового подвижного состава. В остальных структурных подразделениях рабочих мест с неустраняемыми вредными производственными факторами менее 45 процентов.

В результате обсуждения состояния охраны труда и производственного травматизма на Дальневосточной железной дороге в 2013 году Президиум Дорпрофжел постановил

НА ОБСУЖДЕНИИ ПРЕЗИДИУМА



признать недостаточной работу по предупреждению производственного травматизма, проводимую руководителями и профсоюзными комитетами структурных подразделений, допустивших случаи травматизма работников. Президиум отметил необходимость усилить на предприятиях внимание к вопросам охраны труда, неукоснительно соблюдая программы по улучшению условий и охраны труда на 2013 год и реализуя профилактические мероприятия по предупреждению производственного травматизма и профессиональных заболеваний.

Председателям профсоюзных комитетов совместно с руководителями структурных подразделений постановлением предложено продолжить пропаганду трудовой и производственной дисциплины; контролировать качество проведения технических занятий, занятий по охране труда и качество поступающей спецодежды и спецобуви; продолжить улучшение условий труда работников; следить за процессом аттестации рабочих мест и предоставлением работникам льгот и компенсационных выплат за работу в особых условиях труда, а также активно развивать и поощрять деятельность уполномоченных по охране труда.

Первый заместитель начальника Хабаровской дирекции материально-технического обеспечения Дмитрий Михалевич осветил в своём выступлении важные вопросы охраны труда, в частности, в числе факторов, негативно сказывающихся на обеспечении предприятий дороги качественным инструментом, он отметил неверное составление заявок.

— Имея определённую технологическую потребность в инструменте и ограниченный лимит финансирования, потребители включали в заявку номенклатурные позиции с минимальным уровнем цен, оставляя без должного внимания качественные показатели.

Также Дмитрий Михалевич отметил систематическое сокращение лимита финанси-

рования и объёмов поставки инструмента, отсутствие претензионной работы со стороны потребителей в случае выявления брака или продукции ненадлежащего качества, низкий уровень соблюдения технологической и производственной дисциплины, приводящий к преждевременному выходу инструмента из строя.

На второй квартал 2013 года, как сообщил докладчик, предприятиями дороги заявлено 47 тысяч единиц различного инструмента на сумму 25,5 млн рублей. При этом корректировка заявок с причастными службами и дирекциями с заменой инструмента более качественным привела к снижению его количества на 44 процента.

Первый заместитель начальника ХДМТО также осветил вопрос обеспечения железнодорожников спецодеждой.

— По состоянию на 1 сентября обеспеченность летней спецодеждой по отношению к годовой заявке составляет 93 процента, а основными видами зимней спецодежды и обуви — 97 процентов. Фактическое обеспечение зимней одеждой по заявке на 9 месяцев 2013 года составляет 145,9 процентов, с учётом остатков на складах и отгруженной продукции. Остатки на складах ДМТО по зимней спецодежде составляют 38 млн рублей. При этом анализ обеспечения предприятий спецодеждой выявил в этом вопросе несколько узких мест. Так, из года в год работники предприятий, ответственные за оформление заявок, допускают ошибки в расчётах, используют устаревшие коды СКМТР и цены, а работники служб и дирекций зачастую не доводят до линейных предприятий откорректированную заявку и разрядки к плану поставок под выделенный лимит финансирования. Это приводит к большому количеству необоснованных писем по не выданным ТМЦ. Ежеквартально в течение года неудовлетворительно предоставляются в ДМТО размерностовочные спецификации на утверждённый план поставок, что приводит к несвоевременному размещению заказа на

пошив и поставку спецодежды. Кроме того, имеются факты отсутствия заявок на поставку спецодежды. Так, по службе пути при постоянной потребности в комплектах и костюмах (утеплённых) заявка на третий квартал 2013 года по статье платёжного баланса «Спецодежда» нулевая. Сформированная годовая заявка на спецодежду и спецобувь инженерами по охране труда предприятий делится на 4, без учёта сезонности. Так, на 4 квартал заявляется летняя спецодежда, а на второй — зимняя, которая за отсутствием в ней потребности ложится на запасы. При подготовке к зиме службами и дирекциями дороги формируются данные по поставке спецодежды, исходя из годовой потребности, при этом анализ показал, что на 4 квартал заявка составляет 16 процентов от годового объёма, что в свою очередь отрицательно влияет на 100-процентное обеспечение подразделений дороги до 15 октября. А если учесть сроки пошива и доставки спецодежды с фабрик центральных регионов России в Хабаровск, ожидаемые поставки по заявке 4 квартала будут завершены не ранее 15 декабря.

С докладом о состоянии и мерах по обеспечению безопасности движения поездов на Дальневосточной железной дороге в 2013 году на заседании Президиума Дорпрофжел выступил заместитель главного ревизора дороги по безопасности движения поездов Николай Сычёв.

— С начала текущего года по вине структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД», расположенных в границах железной дороги, допущено 179 событий, в том числе один сход в хозяйственном поезде, 13 событий с пассажирскими поездами. За аналогичный период 2012 года допущено 193 события, в том числе 22 с пассажирскими поездами. С начала года отмечен рост событий по причинам схода подвижного состава в хозяйственном поезде, неисправности железнодорожного подвижного состава, схода железнодорожного под-

вижного состава при манёврах, экипировке и других передвижениях, отцепки вагона от грузового поезда в пути следования по гребню вагонной буксы. На железнодорожных переездах допущено 12 случаев столкновений поездов с автотранспортом. За аналогичный период 2012 года было допущено всего 10 случаев столкновений.

Заслушав отчёт о безопасности движения поездов, Президиум Дорпрофжел постановил работу руководства структурных подразделений полигона Дальневосточной железной дороги по обеспечению безопасности движения поездов, укреплению трудовой и технологической дисциплины за прошедший период 2013 года признать недостаточной и потребовал усиления мер по укреплению трудовой и технологической дисциплины.

Последним докладчиком заседания — заместителем начальника Дирекции социальной сферы Виктором Ищенко — были подведены предварительные итоги текущего года по санаторно-курортному лечению работников и неработающих пенсионеров Дальневосточной железной дороги, а также озвучена программа развития и модернизации санаториев-профилакториев Дирекции социальной сферы.

Особое внимание Президиум уделил последствиям обрушившегося на регионы Дальнего Востока паводка и сбору средств в помощь пострадавшим от наводнения железнодорожникам. На эти цели на счёт Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге поступил миллион рублей от РОСПРОФЖЕЛ, дорпрофжелами Октябрьской и Горьковской дорог также перечислены денежные средства. Открыт счёт по сбору средств и непосредственно на Дальневосточной магистрали. На данный момент в стадии подготовки находится приказ начальника дороги о создании совместной с Дорпрофжел комиссии по распределению средств материальной помощи на основании понесённого железнодорожниками ущерба от наводнения.

— Сейчас мы будем аккумулировать все поступающие на счёт дороги средства в помощь пострадавшим, — отметил заместитель начальника Дальневосточной железной дороги Михаил Федорев. — Когда паводок сойдёт, появится возможность объективно оценить причинённый наводнением ущерб, каждая дирекция готовит списки пострадавших с указанием понесённых ими утрат. Руководствуясь этими данными, наша комиссия будет выделять пострадавшим необходимые денежные суммы, которые начнут поступать на их расчётные счета. А сегодня, пока паводок продолжается, по линии РКЦУ выделяется помощь железнодорожникам, оказавшимся в тяжёлом положении, за счёт уже имевшихся у нас на определённые цели средств. Принято решение: семьям, покинувшим свои затопленные дома, выделять не менее 20 тысяч, которые станут для них поддержкой хотя бы на первое время. И такие выплаты уже начались.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

СУДЬБА РАДИСТА

Для почётного ветерана Дальневосточной железной дороги и заслуженного ветерана Хабаровска Николая Гавриловича Гладуна служба на фронтах Великой Отечественной войны началась в 1942 году в полку связи, а потом в отдельной роте противовоздушной обороны.

Родился Николай Гаврилович в селе Берёзовка Хабаровского района, куда в далёкие годы приехали его дедушка и бабушка. В многодетной семье, в которой родители воспитывали семерых детей, он был третьим по старшинству.

Когда началась Великая Отечественная война, Николай Гаврилович учился в 10 классе местной школы. Новость о нападении на Советский Союз он узнал от старшей сестры Наташи, которая сообщила шокирующее известие, вернувшись с работы.

27 ноября 1941 года Кировским районкоматом семнадцатилетний Николай Гладун был призван в Красную Армию комсомольско-молодёжным призывом из хабаровской железнодорожной транспортной школы, ныне школы №15 имени Пяти Героев Советского Союза.

— В районе 19 школы были курсы радистов при ДОСААФЕ, — вспоминает Николай Гаврилович. — Мы проходили обучение с ноября 1941 года по февраль 1942 года. 11 февраля прямо с занятий дневальный забрал мой взвод в казарму, где уже была приготовлена тёплая одежда. После ужина нас направили на железнодорожный вокзал. А время зимнее. Стемнело быстро. Посадили нас в вагон. И только в пути мы поняли: движемся на запад. К концу февраля наш путь должен был завершиться в городе Кувшиново Калининской области. Но, проснувшись однажды утром, поняли: стоим. Где? Темно. Открыли дверь — никого вокруг, только наш вагон, в котором 48 человек взвода. Присмотрелись и увидели вдали вагончик, где, как оказалось, находились лейтенант и рядовой. Офицера крайне удивило наше появление. Но он быстро сориентировался, первым делом запретив нам топить печь. Противник по дыму мог легко нас обнаружить. Затем лейтенант, получив по радиостанции необходимые сведения, направил нас в Кувшиново напрямик по железнодорожным путям. До места назначения пришлось пройти не один километр.

Со станции Кувшиново взвод Николая Гладуна был переправлен в село Селижарово, а оттуда — на Нелидово, где неподалеку располагался 31-й отдельный армейский полк связи 22-й армии Калининского фронта. В этот полк из почти пятидесяти человек взвода, попавшего под распределение, направили только восьмерых, в числе которых был и Николай Гаврилович.

— В конце апреля 1942 года была сформирована отдельная армейская рота воздушного наблюдения, оповещения и связи, куда набирались телефонисты, наблюдатели и радисты, — рассказывает Николай Гаврилович. — Именно в эту роту были направлены я и мой товарищ Михаил Ушляк. После прохождения обучения, мы вышли на боевое задание. От нас требовалось наблюдение с целью обнаружения фашистских самолётов, определения их курса и высоты. Все эти сведения оперативно передавались зенитной артиллерии и истребительной авиации.

В 1943 году 31-й армейский полк связи 22-й армии перебросили с Калининского фронта на Северо-Западный. Тогда в роте воздушного наблюдения, оповещения и связи появилась РСБ — радиостанция самолёта-бомбардировщика. Быстро освоив её, Николай Гладун все получаемые с её помощью сведения о появлении на территории

армии вражеских самолётов сообщал соседним армиям и штабу фронта.

Так и шла его работа до тех пор, пока в 1944 году не началось освобождение Прибалтики. В этих боях Николай Гаврилович в числе таких же радистов, как и он, оберегал стрелковые части от атак авиации противника.

В середине апреля 1944 года отдельную армейскую роту воздушного наблюдения, оповещения и связи 22-й армии перебросили в Румынию.

— Если до этого мы мёрзли на севере, то теперь нас отправили погреться на солнышке, — шутит Николай Гаврилович. — Рано утром приехав на место назначения, начали выгружаться. Солнце ещё не взошло, шинель — на себя. Разожгли костёр погреться, а затылок припекает. Оказалось, что так непривычно сильно греет здешнее солнце. А ведь оно ещё взойти толком не успело.

Когда рота Николая Гладуна перебазировалась на постоянную стоянку, ему разрешили слушать последние известия из Москвы, которые затем он рассказывал сослуживцам.

— Однажды, как сейчас помню тот день, рано утром пришёл на радиостанцию, включил приёмник и услышал голос диктора: «Внимание! Говорит Москва. Передаем акт о безоговорочной капитуляции Германии». У меня от этих слов просто дух захватило! А неподалёку ребята из роты стояли. Я им говорю: «Всё, хлопцы, закончилась война!» А они с оружием пришли. И началась на радостях стрельба.

В июле после вывода советских войск из Румынии роту Николая Гладуна направили в Одессу. В пути он узнал о начале войны с Японией. Дальневосточника охватила тревога за родные места, но утешало одно: войска Советского Союза перешли вражескую границу и успешно продвигаются вперёд. Значит, не бомбят русскую землю, не вредим Хабаровск.

В Одессе рота была расформирована, а Николай Гаврилович осенью 1945 года получил месяц отпуска, по окончании которого прибыл в распоряжение местного военкомата.

В ноябре 1945 года Николай Гладун был направлен в 1633-й истребительный противотанковый артиллерийский полк в должности командира отделения радистов в батарее управления полка.

С июля 1946 по март 1947 года Николай Гаврилович служил в 15-м артиллерийском полку командиром отделения радистов взвода управления дивизиона в звании сержанта, также исполняя обязанности комсорга взвода управления дивизиона.

Он чувствовал, что солдатская жизнь вскоре завершится. Промышленность страны нуждалась в рабочих руках. Так и случилось. Вышел указ до мая 1947 года демобилизовать всех рождённых в 1923 и 1924 годах. К последним относился и Николай Гаврилович.

В том же году после демобилизации Николай Гладун начал работать радистом на пассажирских поездах направлением Хабаровск — Комсомольск и Хабаровск — Благовещенск. Но Калининские болота дали о себе знать. Его здоровье пошатнулось. Николаю Гавриловичу закрыли дорогу на работу, связанную с движением поездов.

Но с железной дорогой он не расстался, перейдя в апреле 1951 года на работу в Дорожную клиническую больницу на станции Хабаровск-1. Здесь в своё распоряжение новый сотрудник учреждения здравоохранения получил радиоузел и обязанности обеспечивать радиовещание по всей больнице. Для начала Николай Гаврилович проложил по всем корпусам клиники специальную проводку. Вскоре больные получили возможность слушать радио. А когда ра-



дио переключили на город, Николай Гладун перешёл на обслуживание электропроводки всего электрооборудования учреждения.

В течение 40 лет работы в Дорожной клинической больнице Николай Гаврилович Гладун состоял в профсоюзном комитете, исполняя обязанности казначея, председателя культурно-массовой комиссии, отвечая за охрану труда, а также многие годы являясь заместителем председателя профкома. На протяжении пяти лет Николай Гаврилович и сам возглавлял профсоюзный комитет больницы. Длительное время руководил Советом ветеранов железнодорожной клиники.

— Когда вышел указ об учреждении медали «Двадцать лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов», именно мне, как профсоюзному активисту, было доверено ответственное дело — организовать награждение участников войны ценными подарками. Для этого пришлось установить имена всех фронтовиков, работавших в нашей больнице, а уже потом закупить подарки, которые были вручены ветеранам на торжественном собрании главным врачом клиники. С тех пор работой с ветеранами я стал заниматься постоянно.

За годы войны и работы на железной дороге у Николая Гавриловича набралось немало наград: орден Великой Отечественной войны II степени, медали «За освобождение Прибалтики», «За победу над Германией», «За доблестный труд», «Ветеран труда». 29 декабря 2004 года приказом начальника ДВЖД Николаю Гладуну было присвоено звание «Почётный ветеран Дальневосточной железной дороги».

Но наиболее ценной для Николая Гавриловича всегда оставалась медаль «За боевые заслуги», которую он получил при освобождении Прибалтики. Благодаря бдительности ефрейтора Гладуна была предотвращена атака немецкого аса, который сумел зайти с тыла на позицию полка. Получив такое сообщение, Николай Гаврилович немедленно передал его зенитчикам. Огнём наших зениток фашист был сбит.

Наталья ОХОТНАЯ

ПОЧТИЛИ ПАМЯТЬ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Торжественно отмечена 68 годовщина окончания Второй мировой войны в северной столице Приамурья.

Ветераны войны и труда, представители подразделений Тындинского региона Дальневосточной железной дороги, являющегося градообразующим предприятием, студенты Байкало-Амурского института железнодорожного транспорта, школьники, другие горожане возложили венки и цветы к подножию памятника землякам, погибшим на фронтах Великой Отечественной.

На состоявшемся здесь же митинге выступили мэр Тынды Евгений Черенков, председатель городского совета ветеранов войны Николай Козлов, кавалер ордена Красной Звезды, воин-интернационалист Александр Колотов, настоятель собора Святой Троицы (Грищенко) и другие. Они говорили о непреходящем значении победы русского оружия, русского духа в борьбе с германским фашизмом и японским милитаризмом, о верности традициям, заложенным нашими предшественниками на полях великих битв.

В празднестве приняли участие исполняющий обязанности заместителя начальника Дальневосточной железной дороги по Тындинскому региону Александр Бугера и председатель Тындинского филиала Дорпрофжела Виктор Сверкунов.

Накануне некоторые предприятия по инициативе профсоюзных комитетов провели сбор средств для оказания спонсорской помощи ветеранам войны и трудового фронта. Значительная сумма, к примеру, собрана коллективом Тындинской дистанции тепловых сетей. Деньги переданы по назначению.

Геннадий АСТАХОВ



ГАЛИНА СТОРОЖЕНКО: «ПЕДАГОГ ЖИВЁТ СВОЕЙ РАБОТОЙ»

Социальный педагог и один из постоянных авторов газеты «Профсоюзная жизнь» Галина Стороженко всю жизнь посвятила работе с детьми.

Начинался этот путь с преподавательской деятельности в национальной школе, затем была должность начальника подразделения инспекции по делам несовершеннолетних, а последние 18 лет Галина Александровна — социальный педагог школы-интерната №30 ОАО «РЖД» Комсомольска-на-Амуре.

Галина Стороженко — коренняя комсомольчанка и по рождению, и по духу. В родном Комсомольске-на-Амуре она росла, формировалась как личность, постепенно осознавая жизненные приоритеты.

— С детских лет я пристрастилась к чтению книг, — вспоминает Галина Александровна. — Моим увлечением были народные сказки, особенно русские и народов Приамурья. Со временем заинтересовалась жанрами рассказа и повести. Бунин, Вересаев, Куприн, Чехов — особо близкие моему сердцу авторы. К сожалению, сейчас в школе детям не прививают любовь к литературе. Краткое описание сюжета произведения, найденное в интернете, заменило современным школьникам возвышающее личное общение с книгой. А без постижения живого слова душа человека остается глуха.

Детское увлечение Галине Стороженко удалось пронести через всю жизнь. Поэтому с выбором профессии она долго не колебалась, давно внутренне для себя определившись, что хочет быть учителем словесности.

Профессию преподавателя русского языка и литературы Галина Александровна получила в Комсомольском-на-Амуре педагогическом университете. После окончания вуза в течение трех лет обучала русскому языку и литературе воспитанников одной

из национальных школ Комсомольского региона. Вернувшись в родной город юности, Галина Александровна с горечью обнаружила, что труд преподавателя здесь не востребован. Выходом для нее стало решение пойти работать в детскую комнату транспортной милиции, располагавшуюся на железнодорожном вокзале Комсомольска-на-Амуре. Галина Александровна работала там в течение 22 лет, со временем возглавив подразделение инспекции по делам несовершеннолетних.

— Какое-то время пришлось привыкать к новой работе. В первую очередь, я действительно боялась потерять преподавательскую квалификацию. Но постепенно втянулась в работу со сложными детьми. Начала душой болеть за своё простое дело. Но при этом не забывала и об основной профессии. Всегда выписывала газету «Литература», читала много книг по педагогике и психологии.

Спустя долгие годы работы в милиции, Галина Стороженко в звании майора вышла на пенсию по состоянию здоровья. Сказалась многолетняя психологическая нагрузка: Галина Александровна всегда принимала чужое горе близко к сердцу. На память о работе в правоохранительных органах у неё остались три медали: за 10, 15 и 20 лет безупречной службы, а также орден «За отличную службу в МВД». А ещё, как с улыбкой вспоминает Галина Александровна, милиция научила её писать. В те годы Галина Александровна регулярно готовила для газеты «Дальневосточная магистраль» материалы о транспортных правонарушениях. В течение многих лет и по сей день Галина Стороженко сотрудничает с газетой «Профсоюзная жизнь» в качестве внештатного автора. В своё время она исполняла обязанности председателя профсоюзного комитета школы-интерната №30. А вот стихи она пишет уже лично для себя.

В 1995 году Галина Стороженко устроилась в школу-интернат №30 ОАО «РЖД» социальным педагогом. Опыт работы в инспекции по делам несовершеннолетних очень пригодился.

— В инспекции основой всему были закон и сроки. Принял необходимые меры в отношении задержанных детей и простился с ними. Всё было поставлено на поток. А в школе-интернате к работе подход творческий. Главное, здесь имеешь дело с нормальными детьми, а не с бродяжками или малолетними преступниками. Поэтому сегодняшняя работа приносит мне массу положительных эмоций. Задача социального педагога — обеспечить постепенную безопасную адаптацию ребёнка к новой для него атмосфере школы-интерната. Успешная социализация личности предполагает обучение ребёнка жить в коллективе, реализуя себя, не создавая конфликтов. Наука непростая. Правила поведения ребёнка требуют коррекции с помощью определённых приёмов. Зачастую это просто разговор и психологическая поддержка в сложной ситуации. Дети мне рассказывают о своих проблемах. А я со своей стороны всегда стараюсь понять их душевное состояние, настроение. Поэтому ребят я встречаю с самого утра практически у порога школы. Смотрю, кто не выспался, не поел. Сразу в столовую отправляю. А кто не в настроении пришёл, обиженный. Родители ведь всякие бывают, могут ребенка словом оскорбить или даже руку на него поднять. Ребятам сложно держать свои переживания при себе. Они не могут скрыть происходящие в семье конфликты. И все эти процессы важно вовремя урегулировать, помочь ребёнку, восстановить его гармоничные отношения с родителями. Лучшее средство — беседа со всеми членами семьи.

Свои проблемы принесла сложная паводковая ситуация, которую пострадавшие от стихии дети с трудом переживают. Сейчас к нам стали направлять ребятшек из затопленных районов региона. Сегодня поступила первая такая девочка. Она буквально вся на нервах. Поводила её по интернату, успокоила. Ведь дети боятся самого слова «интернат». Опасаются жестокого обращения со стороны сверстников. Поэтому новичку просто необходимо внимание и забота. А в целом к каждому нашему воспитаннику действует индивидуальный подход со стороны преподавателей.

В школе-интернате №30, как отмечает Галина Стороженко, есть всё необходимое для гармоничного развития детей всех возрастов.

— Специфика нашей школы, на мой взгляд, в тщательном подходе к организации воспитательного процесса. Ребёнку у нас гораздо комфортнее, чем в обычной школе. Родители водят к нам своих детей, словно в детский сад. Здесь каждый ребёнок под присмотром. Детям комфортно жить и учиться как психологиче-

ски, так и в бытовом плане. У нас все условия есть. Железная дорога для нас ничего не жалеет. Сделан евроремонт. Действует прачечная. Работают медсёстры, швея. В комнате проживает по два человека. Возможно и индивидуальное проживание. Работают два компьютерных класса, два спортзала, тренажёрный зал. Пятиразовое питание. Учиться — не хочу.

На сегодняшний день в интернате проживает более 260 детей, каждому из них педагоги учреждения успевают уделять внимание.

— Для нас важен каждый ребёнок, но все-таки больше внимание мы уделяем тем, кто находится здесь без поддержки родителей, создаём для них комфортный микроклимат. Ребёнок не должен чувствовать себя одиноким. Основная моя забота — это опекаемые дети, дети из неполных и многодетных семей, дети-сироты. Мы всеми силами берегаем их от негативного влияния окружающего мира, не давая им сбиться с верного жизненного пути. И, что интересно, именно эти дети вырастают более самостоятельными, привыкая нести ответственность за свои поступки. Они быстро привыкают без напоминания делать уроки, следить за собой и за порядком в комнате.

Удобно у нас и детям из города, которые вечером возвращаются домой к родителям. Таких в школе процентов 50. Они здесь учатся, обедают, делают уроки, участвуют в различных мероприятиях. И все это ежедневно.

Сегодня в школе-интернате №30 есть подшефный Комсомольскому филиалу Дорпрофшкола одиннадцатый класс, с которым профактив начал работать ещё пять лет назад. Специалисты филиала — частые гости в школе. Они рассказывают ребятам о профсоюзной деятельности, проводят с ними викторины, спортивные соревнования, различные конкурсы с обязательным вручением дипломов и призов.

Школа-интернат №30 — учреждение железнодорожное, поэтому и профориентация здесь — неотъемлемая часть учебного процесса.

— Учатся у нас, в основном, дети железнодорожников, которые оплачивают только 20 процентов от стоимости обучения. Остальное — забота дороги. Она заинтересована воспитывать в нашей школе свои будущие кадры. Работники отделов кадров и инженеры по подготовке кадров железнодорожных предприятий Комсомольского региона посещают нашу школу регулярно. Рассказывают ребятам о специфике различных железнодорожных профессий. Предприятия дороги организуют ознакомительные экскурсии для наших воспитанников. Для наших выпускников выделяются целевые направления на обучение железнодорожным специальностям. Мы тесно сотрудничаем с Дальневосточным государственным университетом путей сообщения, который ежегодно дистанционно ор-

ганизует для нас видеоэкскурсии по вузу, консультации приёмной комиссии, каждый четверг проводит лекции для учащихся 10-11 классов. Для этого в школе оборудован специальный уникальный для города класс, позволяющий общаться по видеомосту. Конечно, мы целенаправленно готовим наших воспитанников к будущей работе на железной дороге. Главное, у ребёнка должна быть в жизни цель. Хорошо учатся именно такие школьники. Они знают, к чему стремятся. Специально в День знаний я провела среди ребят опрос на тему: «Куда поступать после окончания школы?»

У нас есть лицейский класс с углублённым изучением информатики, физики, математики, где учатся нацеленные на поступление в ДВГУПС ребята. Каждый год наши школьники с пятого по седьмой класс ездят в Хабаровск на практику на Малую железную дорогу. Такая профориентационная работа приносит свои плоды. В этом году 67,5 процента наших выпускников поступили в ДВГУПС, Хабаровский техникум железнодорожного транспорта и профессиональное училище №16 города Хабаровска. Многие наши воспитанники сегодня работают в различных регионах Дальневосточной железной дороги. А ещё радует характерная для нашей школы преемственность поколений: у нас учатся дети железнодорожников, когда-то окончивших наш интернат.

Такое доверие бывших воспитанников школы-интерната №30 само по себе и есть высокая и самая главная оценка труда педагогического коллектива учреждения.

— У педагогической работы много плюсов. Главный из них — возможность наблюдать за становлением личности ребёнка, за изменением его интересов. Наш выпускник этого года Витя Найдёнов долгое время хотел стать машинистом, а за два года до окончания школы просто сразил нас своим заявлением: «Буду военным летчиком». И что бы вы думали? Эти летом он все-таки поступил в Иркутское авиационное училище. Вообще со старшеклассниками в большинстве случаев сложнее работать. Младшие, так задумано природой, с готовностью слушают старших. Среди новеньких младшеклассников мало таких, кто тяжело, со слезами переживает разлуку с родителями. Плачут, как ни странно, старшие. Встречаются ребята с тонкой психикой. Они с трудом приспосабливаются к новым условиям. Некоторым очень тяжело адаптироваться. Поэтому в работе с детьми педагогу необходимо огромное терпение и умение любить свою профессию. Без этого чувства лучше поискать себе другую работу. Ведь дети — это живые души, которые требуют крайне бережного отношения. Поэтому настоящая педагогическая работа — это работа с душой. Она занимает его ум и сердце. Такая способность — божественный дар. Учитель — это призвание.

Наталья ОХОТНАЯ

В НОУ «Школа-интернат №28 среднего (полного) общего образования ОАО «РЖД» станции Смоляниново Дальневосточной железной дороги 2 сентября состоялась торжественная линейка.

Торжественное мероприятие посетили начальник Ремонтного локомотивного депо Приморское А.Г. Примак, глава муниципального городского поселения С.А. Ковальчук, председатель комитета муниципальных поселений Шкотовского района М.Н. Петрова. От Эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново на празднике присутствовали председатель профсоюзного комитета М.М. Кравченко и начальник отдела кадров А.А. Грудинов. Но главными участниками линейки стали виновники торжества — более двухсот школьников с 1 по 11 класс и 63 сотрудника образовательного учреждения.

На торжественном мероприятии были подведены итоги 2012-2013 учебного года, а также награждены победители отраслевого, муницип

ДЕНЬ ЗНАНИЙ

ципального конкурсов из числа учащихся и педагогов.

Анатолий Примак обратился с напутственным словом к учащимся, родителям и коллективу школы-интерната №28 и вручил его коллективу ценный подарок. А председатель профсоюзного комитета Эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново Михаил Кравченко по сложившейся традиции презентовал 20 «наборов первоклассника».

После завершения торжественной линейки начальник Ремонтного локомотивного депо Приморское совместно с директором школы-интерната Татьяной Иващенко прошли по территории образовательного учреждения.

К началу учебного года в школе-интернате заменили кровлю над спортивным залом и столовой, установили пластиковые оконные бло-

ки в спальном корпусе, столовой и спортивном зале, отремонтировали спортивный зал и теннисный корт. Кроме того, было устроено оборудование для спортивных площадок «КСИЛ», произведена промывка и опрессовка отопительной системы учебного здания, проведена ревизия горячего и холодного водоснабжения, канализации.

Анатолий Примак отметил готовность школы-интерната к работе в зимних условиях, оценив высокое качество проведённого капитального ремонта. После состоявшегося осмотра Анатолий Геннадьевич распорядился выделить две машины песка и двух рабочих для благоустройства школьной спортивной площадки.

Татьяна ИВАЩЕНКО,
директор школы-интерната №28
ОАО «РЖД»



УЧИТЕСЬ НА ПЯТЬ!

Профсоюзный комитет Дальневосточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания организовал для детей работников центра праздник «Посвящение в первоклассники».

Председатель профсоюзного комитета ДТЦФТО Елена Иванова и председатель культурно-массовой комиссии профкома Анна Семакина провели для ребят викторину, игры, конкурс загадок на школьные темы.

Завершился праздник пожеланием первоклашкам отличной учёбы, вручением подарков и чаепитием.

Елена ИВАНОВА,
председатель профкома ДТЦФТО



ПОД ШКОЛЬНЫЙ ВАЛЬС

Новый учебный год в школе-интернате №30 ОАО «РЖД» по традиции открылся торжественной линейкой.

В Дне знаний приняли участие многочисленные гости школы: руководитель Комсомольской дистанции электроснабжения, представители администрации Эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск, председатель Комсомольского филиала Дорпрофжела Виктор Федин, ветераны Дальневосточной железной дороги, а также воспитанники детского сада №256 ОАО «РЖД».

Первоклассников школы-интерната №30 на линейку привели выпускники 11-х классов. Нарядные и счастливые под музыку школьного вальса малыши заняли места в общем строю. В их адрес звучали поздравления и напутственные слова. Родители взволнованно переживали происходящее — их дети стали первоклассниками. А значит, многое для них будет новым и необычным: линейка, первая учительница, одноклассники...

Открылся новый учебный год салютом из воздушных шариков.

Школа-интернат №30 ОАО «РЖД» с этого учебного года начала работать в новом статусе. По итогам краевого конкурса Департамента образования Хабаровского края «Школа — территория здоровья» она заняла почётное призовое третье место.

В 2013 году более 67 процентов выпускников поступили учиться в ДВГУПС. Согласно совместному плану по профориентации юные железнодорожники проходили практику на Малой железной дороге в Хабаровске, участвовали в смотрах-конкурсах ОАО «РЖД» — «Изобретения и рационализаторские предложения», «Идея-2013», где были награждены дипломом лауреата детского технического творчества, подписанного президентом ОАО «РЖД». В августе школьники посетили передвижную выставку поезда-музея.

Галина СТОРОЖЕНКО,
социальный педагог школы-интерната №30 ОАО «РЖД»
Фото автора



О ГЛАВНОМ В НОВОМ ФОРМАТЕ

Важная информация членам профсоюза Тындинского центра организации работы железнодорожных станций теперь поступает в видеоформате.

В состав Тындинского ДЦС входит более 70 станций, удалённых от Тынды, где дислоцируется руководство и профсоюзный комитет центра.

Работники, часто выезжающие в Тынду для решения рабочих и бытовых вопросов, посещают аппарат ДЦС в здании Тындинского региона, где также располагается профсоюзный комитет ДЦС-6 и его информационный стенд в холле второго этажа здания.

Актив профсоюзного комитета центра пришёл к решению реализовать ценную идею — транслиро-

вать информацию о профсоюзной работе, поздравления и объявления в формате видеороликов.

С этой целью профсоюзный комитет Тындинского ДЦС приобрёл телевизор и все расходные материалы для его установки. После подготовки в специальной программе видеороликов проект воплотился в жизнь.

Профсоюзный комитет Тындинского центра организации работы железнодорожных станций считает, что нововведение максимально улучшит информационное обеспечение членов профсоюза ДЦС-6.

Вадим ВАЛИЕВ,
председатель профкома ДЦС-6

