

ЮБИЛЕЙНАЯ СИМФОНИЯ БАМА

В Тынде прошли торжества по случаю 40-летия начала строительства второго Транссиба.

Комсомольско-молодёжные бригады монтёров пути Александра Бондаря (СМП-581 треста «Нижнеангарсктрансстрой») и Ивана Варшавского (СМП-596 треста «Бамстроймеханизация»), преодолевая невероятные трудности, шли навстречу друг другу. Шли долгие десять лет, чтобы 29 сентября 1984 года соединить «золотым звеном» рельсы БАМа на разъезде Балбухта Читинской области, ознаменовав тем самым открытие сквозного движения поездов на всём протяжении Байкало-Амурской магистрали.

Тридцать лет спустя эти громкие имена вновь знаменательно зазвучали на втором Транссибе. Они присвоены эстафетным поездам, которые доставили прославленных строителей в столицу БАМа Тынду, где проходили торжества по случаю 40-летия магистрали. В назначеннное время под звуки бравурного марша с запада подошёл «Александр Бондарь», а с востока — «Иван Варшавский». С севера, со стороны Нерюнгри, прибыл состав с гостя-

ми из Москвы и звёздными участниками праздничных концертов.

Как в те времена — незабвенные, но ставшие уже далёкими — на перрон и привокзальную площадь высыпал многочисленный люд, специально надевший по такому торжественному случаю ордена и медали. Среди прибывших — бывшие руководители великой стройки и те, кто самоотверженным трудом ковал трудовую победу, а также первые эксплуатационники магистрали.

Как много знакомых лиц! Вот бывший заместитель министра транспортного строительства СССР, начальник ППСО «Бамтрансстрой», Герой Социалистического Труда Ефим Басин, первый начальник Байкало-Амурской железной дороги Лев Лотарёв, первый начальник станции Тында Сергей Шатохин, главный экономист БАМа с 1979 года Владимир Сергиенко, представитель железнодорожных войск генерал Николай Кошман и многие-многие другие...

Встречи давно не видевшихся людей сопровождаются радостными возгласами. Здесь же и те, чьи имена начертаны на тепловозах, ведущих литературные составы: Герой Социалистического



Труда Александр Васильевич Бондарь и Иван Николаевич Варшавский. Глядя, как они тепло здороваются со старыми друзьями, соратниками, как по-молодому блестят их глаза, я подумал, что путь замечатель-

ных бамовцев к праздничной встрече с такими же ветеранами БАМа был очень и очень непростым. Как и судьба самой магистрали...

Геннадий АСТАХОВ
Продолжение на стр. 5-6

| СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ |

Почётное звание — бамовец

К 40-летию Байкало-Амурской магистрали Геннадий Павлов имеет непосредственное отношение. Свидетельства тому — украшающие парадный пиджак бамовца ордена Трудового Красного Знамени и «Знак Почёта», медали «За трудовую доблесть», «За строительство Байкало-Амурской магистрали» и другие заслуженные награды почётного железнодорожника, много лет отдавшего профсоюзной работе.

на стр. 2

Неоправданные жертвы

Всё более напряжённым становится психологический климат в коллективах предприятий Дальневосточной железной дороги из-за сокращения среднемесячной заработной платы, применения режимов неполного рабочего времени и отпусков без сохранения заработной платы.

на стр. 4

О деятельности ППО Уссурийского локомотиворемонтного завода

В целях оказания содействия работе первичной профсоюзной организации специалисты отдела социально-экономической защиты Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге посетили Уссурийский локомотиворемонтный завод — филиал ОАО «Желдорреммаш», где профактив особое внимание уделяет вопросам социально-экономической защиты членов профсоюза.

на стр. 5



Виталий БАБИЙ,
председатель Дорпрофжел
на Дальневосточной железной
дороге

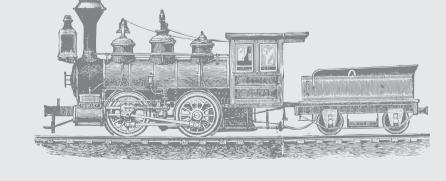
Уважаемые железнодорожники, ветераны и работники Байкало-Амурской магистрали!

От имени Дорожной территориальной организации Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге поздравляю вас с 40-летием начала строительства Байкало-Амурской магистрали!

На БАМ — дорогу, соединяющую необъятные территории страны от Байкала до Тихого океана — всегда возлагались большие надежды. Всесоюзная ударная стройка во многом определила дальнейшее экономическое и социальное развитие страны.

Сегодня вопросу возрождения БАМа уделяется повышенное внимание не только компанией ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ, но и руководством страны, что на-деляет Байкало-Амурскую

юбилеем! Здоровья, благополучия, стабильности вам и вашим семьям и, конечно, процветания БАМу!



ПОЧЁТНОЕ ЗВАНИЕ — БАМОВЕЦ

К 40-летию Байкало-Амурской магистрали Геннадий Павлов имеет непосредственное отношение. Свидетельства тому — украшающие парадный пиджак бамовца ордена Трудового Красного Знамени и «Знак Почёта», медали «За трудовую доблесть», «За строительство Байкало-Амурской магистрали» и другие заслуженные награды почётного железнодорожника, много лет отдавшего профсоюзной работе.

На митинге, состоявшемся 8 июля на привокзальной площади Тынды, Геннадий Григорьевич здоровался с большим количеством знакомых и отвечал на их приветствия. Геннадий Павлов хорошо известен в Тынде. Много лет он проработал председателем первичной профсоюзной организации ПЧ-22, был членом президиума Дорпрофсоюза БАМ ЖД, избирался в президиум райпрофсоюза Тындинского отделения сначала Байкало-Амурской, а затем Дальневосточной железной дороги. Горожане делегировали ему полномочия представлять их интересы в Амурском областном Совете народных депутатов.

СТРОКИ ИЗ ПРОФСОЮЗНОЙ БИОГРАФИИ

За плечами Геннадия Григорьевича — богатый производственный и житейский опыт. Мне не раз доводилось встречаться с Павловым в Тындинской дистанции пути, на мероприятиях, проходивших под эгидой филиала Дорпрофсоюза. И везде он вдумчиво подходил к возникающим вопросам и добивался оптимального их решения.

Ежеквартально по настоянию Геннадия Павлова — профсоюзного лидера предприятия — проводились дополнительные технические занятия с общественными инспекторами ПЧ-22 в целях поддержания эффективности их работы. В сферу внимания проверяющих входили содержание пути и стрелочных переводов, ограждение мест производства путевых работ, хранение, выдача, клеймение инструмента строгого учёта на линейных околотках и многое другое.

Однажды подхожу я вместе с несколькими путейцами к табельной 17 околотка. Из домика выходит молодой человек и говорит:

— Мужики, будите заходить в помещение, снимайте обувь. Я только что пол помыл!

Сказано это было категорическим тоном, и ослушаться никто не рискнул. В том числе и корреспондент «ПЖ», не позволивший себе, делая снимки для газеты, разгуливать по табельной в ботинках. Уж больно там было чисто и уютно. Как у образцовой хозяйствки.

Этот забавный штрих мне вспомнился во время разговора с председателем профко-

ма дистанции Геннадием Павловым. Он рассказывал, что на предприятии вот уже несколько лет постоянно действует внутридистанционный смотр-конкурс на лучшее содержание бытовых помещений и подготовку их к зиме. Комиссия очень взыскательно подходит к оценке состояния табельных и пунктов обогрева. Поэтому как для бригад-победительниц в качестве поощрения выделяются достаточно привлекательные призы: электробитовые приборы (имеются в виду чайники объёмом до 5 литров), чайная посуда, шторы, коврики, другие бытовые принадлежности. Такая практика — хороший стимул сдержать в порядке бытовые помещения и как следует готовить их к холодам.

Образцовое состояние табельных и пунктов обогрева, — говорил профсоюзный лидер, — одна из главных составляющих охраны труда. Ведь от того, в каких условиях монтёрам пути будет поставлена производственная задача на день и какую он получит возможность отогреться в нашу суровую северную стужу, зависит, в конечном итоге, обеспечение безопасности движения поездов.

Руководством и, конечно, профсоюзным комитетом ПЧ-22 под председательством Геннадия Павлова всегда особое внимание уделялось работе по улучшению условий труда работников дистанции. Так, в одну из подготовок к зиме было многое сделано в этом направлении в цехе ремонта рельсов и в служебно-бытовом помещении объединённого эксплуатационно-ремонтного пункта (ОРЭП) на станции Кувыкта. Там были обновлены технологические линии, осуществлена внутренняя и наружная отделка. Оборудованы бытовые помещения для бригад ССПС и по ремонту рельсов. В них установлены микроволновки, электропечь и холодильники в комнате для приёма пищи. Восстановлены и приведены в порядок туалетные и душевые комнаты, приобретена новая мебель и спальные принадлежности. В хорошее состояние были приведены табельные на 17, 16, 18, 19, 10, 11 и 9 околотках. К примеру, в табельной 17 околотка полностью оборудована комната приёма пищи, где есть холодильник, микроволновая печь, электрочайник, обеденный стол, стулья. Есть всё необходимое для занятий в техклассе. В гардеробной каждый монтёр пути имеет свой типовой шкафчик для одежды. К домику подведено центральное отопление и водоснабжение. Специально оборудована отдельная комната для сушки спецодежды и спецобуви.

— Таких примеров можно привести немало, — сказал тогда Геннадий Григорьевич — И они ещё раз подтверждают справедливость изречения: «Когда хотят что-нибудь сде-

лать — ищут возможности, а когда не хотят — находят причины». Однако выполняются все эти ремонты за счёт личной инициативы путейцев, повторюсь, на общественных началах, что само по себе, извините за каламбур, выход из безвыходного положения.

Путейское дело сложное. Зимой колено не бросишь, а весной, выходя из зимы, путь начинает «плясать», надо привести его в соответствие требованиям безопасности движения. Летом — путевая страда, которая заканчивается подготовкой хозяйства к работе в зимний период. И так из года в год. График отпусков составляется, «раскидывается» на весь год, утверждается руководством. А как выполнить его? Коллектив большой, около пятидесяти путейцев должны находиться в отпуске одновременно.

Позволить такую роскошь в дистанции не могут. Непредвиденные ситуации, аварии, исправление предписаний различных комиссий заставляют сдвигать отпуска. График, естественно, ломается. Появляются недовольные действиями администрации. Люди идут в профком жаловаться. Павлов пытается помочь разрешить проблему, но одному такому не под силу — не те полномочия. Советуется с заместителем начальника по кадрам и социальным вопросам, с предложениями идёт к руководителю дистанции. Если причины для отпуска весомые, получает «добро».

Такими вот — разносторонними и разноплановыми — делами занимался председатель первичной профсоюзной организации Тындинской дистанции пути Геннадий Павлов. Там были обновлены технологии линии, осуществлена внутренняя и наружная отделка. Оборудованы бытовые помещения для бригад ССПС и по ремонту рельсов. В них установлены микроволновки, электропечь и холодильники в комнате для приёма пищи. Восстановлены и приведены в порядок туалетные и душевые комнаты, приобретена новая мебель и спальные принадлежности. В хорошее состояние были приведены табельные на 17, 16, 18, 19, 10, 11 и 9 околотках. К примеру, в табельной 17 околотка полностью оборудована комната приёма пищи, где есть холодильник, микроволновая печь, электрочайник, обеденный стол, стулья. Есть всё необходимое для занятий в техклассе. В гардеробной каждый монтёр пути имеет свой типовой шкафчик для одежды. К домику подведено центральное отопление и водоснабжение. Специально оборудована отдельная комната для сушки спецодежды и спецобуви.

ГОРДОСТЬ ВЕТЕРАНА

— Работать на железной дороге я мечтал с детства, — сказал в интервью Геннадий Григорьевич. — Семнадцати лет от роду пришёл в отдел кадров дистанции Ксеньевская, где заカンчивалась Забайкальская железная дорога и начиналась Амурская (была такая в пятидесятых годах прошлого века). Приняли грузчиком коммерческих браков. По нынешним временам на железных дорогах такой профессии не сыскать, а в те годы без неё не обходилась ни одна станция.

Через полтора года уехал учиться в ремесленное училище. После окончания отправился служить в ряды Советской Армии. После службы планировал вернуться на железную дорогу, но друзья уговарили стать транспортным строителем. Зачоно окончил Иркутский технический институт транспортного строительства, был назначен мастером, а через пару лет стал прорабом. Работа была интересная — Забайкальскую железную дорогу перевели с паровозной тяги на тепловозную.

В начале семидесятых Геннадий Григорьевич перешёл на работу в трест «Уралтранс». Тогда в Тынде было много строительных организаций, и он работал в различных комитетах, комиссиях, советах, в различных организациях. Всё это было связано с тем, что в Тынде в то время строили БАМ, и это было очень интересно. А потом он перешёл в дистанцию пути, где работал в различных комитетах, комиссиях, советах, в различных организациях. Всё это было связано с тем, что в Тынде в то время строили БАМ, и это было очень интересно.



ПРОФСОЮЗНЫЙ ЛИДЕР И ЗАСЛУЖЕННЫЙ БАМОВЕЦ Г.Г. ПАВЛОВ

ставляла часто обращаться в профсоюзные комитеты дороги и её отделения для решения социально-бытовых вопросов работников. В итоге избрали его членом президиума Дорпрофсоюза Байкало-Амурской железной дороги, а потом членом президиума райпрофсоюза Тындинского отделения.

В общей сложности с профсоюзами связано около тридцати лет. Чаще всего Геннадий Павлов работал в жилищно-бытовой комиссии. Пришло несколько лет побывать неосвобождённым председателем профкома дистанции пути. А когда ввели ставку освобождённого председателя, путейцы избрали его профсоюзным лидером предприятия.

Сейчас Геннадий Григорьевич на заслуженном отдыхе. Связь с дистанцией, однако, не теряет. К нему нередко обращается нынешний председатель первичной профорганизации Валерий Сомович. И ветеран с удовольствием оказывает необходимую помощь преемнику.

Геннадий Григорьевич часто вспоминает Забайкалье, где родился и вырос, но ничуть не жалеет, что покинул его. Наоборот, благодарит судьбу, связавшую его с БАМом. Здесь семья, дом, друзья. К правительенным наградам, заработанным на реконструкции Забайкальской железной дороги, добавились бамовские. Почётному железнодорожнику и Заслуженному работнику транспорта Российской Федерации присвоено ещё и звание «Почётный гражданин города Тынды».

— Я горжусь тем, что ношу одно почётное звание — бамовец! — с полным правом заявляет в день 40-летия БАМа Геннадий Григорьевич Павлов.

Геннадий АСТАХОВ,
Иван ШЕСТАК
Фото Геннадия АСТАХОВА



ПРЕЗИДИУМ ПОСТАНОВИЛ

На заседании Президиума Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге в числе других был рассмотрен вопрос организации и проведения работы в сфере социально-экономической защиты на Уссурийском локомотиворемонтном заводе — структурном подразделении ОАО «Желдорреммаш».

Также в числе прочих состоялось обсуждение вопросов проведения совместного с руководством дороги за-

седания дорожного комитета профсоюза (Пленума) по подведению итогов Коллективного договора ОАО «РЖД» за первое полугодие 2014 года, создания первичной профсоюзной организации в Дирекции аварийно-восстановительных средств Дальневосточной железной дороги, а также подготовки мероприятий к 110-летию РОСПРОФЖЕЛ, которое профсоюз отметит в 2015 году.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

| ОБЪЯВЛЕНИЯ | ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ КОЛДОГОВОРНОЙ КАМПАНИИ ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2014 ГОДА

29 июля в 10:00 часов местного времени в актовом зале Управления дороги состоится совместное заседание (Пленум) (в видео- и аудиоформате с подключением студий на линии) руководства регионального центра корпоративного управления и дорожной территориальной организации профсоюза на Дальневосточной железной дороге с повесткой: «Об итогах выполнения обязательств коллективного договора открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и коллективных договоров обществ, входящих в объединение «Желдортранс» и осуществляющих свою деятельность на полигоне Дальневосточной железной дороги за первое полугодие 2014 года».

ВНИМАНИЕ! ФОТОКОНКУРС!

Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге объявляет проведение сразу двух фотоконкурсов, инициированных Федерацией независимых профсоюзов России и РОСПРОФЖЕЛ.

Фотоконкурсы под названием «Культура в объективе профсоюзов» и «Дорогие мои ветераны» проводятся в целях усиления внимания профсоюзных организаций к различным аспектам культуры в повседневной жизни и в ознаменование 70-летия Победы в Великой Отечественной войне.

После подведения дорожных итогов фотоконкурсов комиссией Дорпрофжел лучшие работы будут направлены в Москву для участия в заключительных этапах.

ТРЕБОВАНИЯ К ФОТОГРАФИЯМ

На конкурсы «Культура в объективе профсоюзов» и «Дорогие мои ветера-

ны» предоставляются цветные фотографии, созданные авторами — членами РОСПРОФЖЕЛ в период с 2010 по 2014 годы, в электронном виде объемом не менее 1 МБ. Фотографии не «скжимать»!

К фотоматериалам прилагается со проводительный лист с указанием организации, направляющей фотоработу, названием фотографии, годом создания, паспортными данными автора, номером контактного телефона.

СРОКИ

Фотографии на конкурсы должны быть предоставлены в информационный центр Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге не позднее 20 августа 2014 года.

Конкурсные работы направлять на почту: DP_SolovevaNL@upr.dvgd.rzd.ru или albar-gor@mail.ru. Тел.: 4-45-63 (Соловьёва Наталья Леонидовна).



| ПОЗДРАВЛЕНИЯ |

**Уважаемые друзья!
Дорогие ветераны!**

От имени Федерации независимых профсоюзов России и от себя лично поздравляю вас с большой знаменательной датой — 40-летием начала строительства БАМа! Байкало-Амурскую железную дорогу по праву считают одним из самых масштабных инфраструктурных проектов в российской истории. По велению сердца на Всесоюзную ударную стройку отправились тысячи людей со всей страны, в основном, молодёжь. Несмотря на климатические и бытовые трудности, тяжёлый труд, участие в легендарной стройке открыло для них новые профессио-

нальные возможности, позволило реализовать свой потенциал, получить бесценный опыт. БАМ стал местом реализации самых дерзких и по-настоящему инновационных идей и решений. Благодаря професионализму, выдержке, энтузиазму, а очень часто и мужеству строителей БАМа было проложено три тысячи километров пути, построены сотни станций, десятки мостов и других сооружений.

БАМ является важнейшей частью единой транспортной системы страны. Его возможности позволяют вести активную работу по освоению богатейших природных ресурсов Забайкалья и Дальнего Востока, эффективно использовать транзитный потенциал России с учётом экономических взаимосвязей со странами Тихоокеанского бассейна.

Сегодня лучшие трудовые традиции, заложенные первопроходцами магистрали, продолжает молодое поколение железнодорожников. Нет сомнений в том, что железнодорожники вновь с честью справляются с новой масштабной задачей — расширением пропускной способности БАМа и его модернизацией.

Желаю всем труженикам и ветеранам БАМа здоровья, новых успехов и всего самого доброго.

Михаил ШМАКОВ,
председатель ФНПР

Профсоюзный комитет станции Находка от всей души поздравляет всех железнодорожников и ветеранов Дальневосточной железной дороги, строителей и всех, кто сооружал Байкало-Амурскую магистраль от Тайшета до Советской Гавани, кто обеспечивал временную и постоянную эксплуатацию вводимых участков дороги, кто отвечает за работу магистрали сегодня, с 40-летием на-

чала эпохального события — строительства БАМа!

Желаем вам крепкого здоровья, благополучия, процветания, успехов в труде и новых свершений. Пусть долгие годы живёт и процветает дело вашей жизни — Байкало-Амурская магистраль!

Татьяна РОВЕНСКИХ,
председатель ППО ст. Находка



**26 ИЮЛЯ В 10:00 ЧАСОВ НА СТАДИОНЕ «ЛОКОМОТИВ»
СОСТОИТСЯ 2 ЭТАП ВСЕРОССИЙСКИХ ИГР «СПОРТ ПОКОЛЕНИЙ».**

Для зрителей будет проводиться лотерея по пригласительным билетам, конкурсы с призами, развлекательные мероприятия. Команде с наибольшим количеством болельщиков будет вручён специальный приз.

НЕОПРАВДАННЫЕ ЖЕРТВЫ

Всё более напряжённым становится психологический климат в коллективах предприятий Дальневосточной железной дороги из-за сокращения среднемесячной заработной платы, применения режимов неполного рабочего времени и отпусков без сохранения заработной платы. И без того неблагополучная ситуация усложняется угрозой необоснованного снижения значительной части премиальных выплат.

Применение режима неполного рабочего времени и отпусков без сохранения заработной платы стало чем-то само собой разумеющимся. Неслучайно всё реже эти меры называют «непопулярными». Если в январе 2014 года в целом по полигону численность работников, отработавших не-полную норму часов, составляла чуть более 15 процентов, то в апреле — уже более 25 процентов. Показатель неумолимо приближается к 30 процентам, затрагивая все больше и больше железнодорожников. Наибольший охват — до 1/3 от общего числа работающих — приходится на региональные дирекции инфраструктуры, по ремонту тягового подвижного состава и по ремонту пути.

Горькая «пиллюля» неполного рабочего времени и дней без содержания уже «проглощена», а значит, можно двигаться дальше, наращивая темпы «репрессивных» мер. Вот и текущий «кризисный» год преподносит Дальневосточной магистрали новые не-приятные сюрпризы. Кому-то показалось, что железнодорожников слишком балуют премиальными вознаграждениями, которые, кстати сказать, в полном объёме видят только единицы.

Больше всех «отличилось» руководство Дальневосточной дирекции инфраструктуры (ДИ), инициировавшее в апреле текущего года решение о пересмотре в сторону уменьшения до 10 процентов действующих положений о премировании, касающихся изначально отдельных подразделений, а вскоре — по майскому решению — на 30 процентов уже для всех. Зачем мелочиться, когда речь идет о дефиците фонда оплаты труда? Аргумент, прямо скажем, набивший оскомину. А главное — абсолютно непонятный рядовому железнодорожнику, который, видимо, из соображений голого энтузиазма должен «вкалывать» больше, но за меньшие деньги. Логика железная.

Если проанализировать Положение о премировании работников по текущему содержанию пути, которые наиболее зависят от размеров премирования, то по сравнению с действующей на 1 января 2014 года утвержденной руководством ДИ системой, в среднем монтёры пути и бригадиры при равных условиях работы потеряют до 20 процентов, операторы дефектоскопных тележек — до 30 процентов, мастера дорожные — до 38 процентов.

По распоряжению руководства предприятия происходит снижение 160-процентной пре-

мии, положенной нашим монтёрам пути, — отмечает председатель первичной профсоюзной организации Уссурийской дистанции пути Галина Минаева. — По распоряжению Дирекции инфраструктуры её планируется снизить до 120 процентов. В таком случае премиальные потери станут для монтёров пути ещё более ощущимыми, нежели сейчас. Потому что при незначительном окладе большая часть оплаты труда путейца — 62 процента — это премия, которая, по сути, и является его зарплатой. В этом плане путейцам особенно «повезло» с такой системой премирования. Пострадают в первую очередь категории работников именно с высоким процентом премии. За первый квартал текущего года наши монтёры пути получили фактически в среднем всего 105 процентов премии от положенных 160, которых в полном объёме, уверяте, никто не получает. А что же будет при введении 120 процентов? Нет премии — нет и нормальной заработной платы.

А у руководства всегда найдётся повод для снижения. Только в этом году наш профсоюзный комитет вернул работникам 393159 рублей необоснованно сниженного процента премии по результатам производственно-хозяйственной деятельности. Согласно расчётом, монтёр пути 4 разряда при снижении премии на 50 процентов с учётом районного регулирования теряет сразу почти 16 тысяч рублей, а на 100 процентов — около 32 тысяч рублей. Суммы-то немалые. Полностью лишившись премии, он получит согласно своей тарифной ставке не более 20 тысяч рублей. А я уверена, что снижение премий по инициативе руководства не прекратится.

Как и прочие предприятия ДИ, Уссурийскую дистанцию пути (ПЧ-11) отличает высокая производительность труда, одна из лучших на дороге балловая оценка пути. Работники прекрасно понимают: работы меньше не стало, и это просто не может быть аргументом, объясняющим падение заработной платы.

Но в худшем положении, безусловно, находятся работники аппарата управления, вынужденные недорабатывать норму каждый месяц. При этом, «гуляя» без содержания, ИТРовцы зачастую просто вынуждены в такие дни приходить на предприятие, ведь работа не ждёт, да и начальник «заругает». Теперь же они ещё и рискуют потерять до 33 процентов премии. Неужели их семьям эти деньги совершенно не нужны? Или живут они не на Дальнем Востоке, славящемся своими заоблачными ценами на всё, начиная от продуктов и заканчивая жильём?

Мало того, в условиях так называемого кризисного года перед структурными подразделениями почему-то ставятся невыполнимые задачи. И тому масса примеров, приводящих в возмущение и недоумение председателей профсоюзных комитетов предприятий. Например, в первые месяцы 2014 года Комсо-

мольская дистанция пути могла похвастаться перевыполнением плана по объёмам работ: по сравнению с прошлым годом дистанцией перевыполнялся план на 100 млн тонн брутто или на 10,8 процента. Однако всё внезапно изменилось в мае, когда план резко увеличился на 200 млн тонн брутто в сравнении с предыдущим месяцем, составив 1053,5 млн тонн брутто. Как результат, фактическое выполнение достигло немногим более 968 млн тонн брутто. А по сути в минусе остались не цифры, а живые люди, добровольно выполнявшие свои обязанности, перед которыми была поставлена заведомо неосуществимая задача. Второй уровень премирования априори стал недостижимой целью. Это даже не завуалированная, а вполне открытая экономия на работниках.

С подобной ситуацией столкнулось и эксплуатационное вагонное депо Комсомольск-на-Амуре, где значительно увеличился майский план по выполнению приведённой продукции. В мае 2013 года он составлял 681442 приведённых вагона, а в 2014 году достиг 766112 приведённых вагонов. Фактическое выполнение к плану мая 2014 года составило 91,5 процента. При таком необоснованном завышении плана на проследование вагонов и снижении права на содержание контингента до 579 человек при среднесписочном штате 595 работников в мае 2014 года производительность труда достигла по депо 89 процентов. И все это происходит на фоне объективного роста объёма работ по депо к майскому уровню прошлого года на 2,8 процента, производительности труда — на 5,6 процента. А по итогам пяти месяцев текущего года к уровню прошлого года рост производительности труда составил 16 процентов.

Очевидна попытка повысить производительность за счёт уменьшения контингента. Нет должного проследования вагонов, производительности, а значит — и премий работникам. Да и откуда им взяться при искусственно завышенных планах? Вполне удобное решение, позволяющее без официального снижения премий наверняка и повсеместно воплотить вожделенную идею в жизнь. Не выполнил неподъёмный план в условиях снижения контингента и фонда оплаты труда? Ну, извини, работник, пеняй на себя...

На сегодняшний день наше предприятие находится в сложной ситуации, — сообщает председатель первичной профсоюзной организации эксплуатационного вагонного депо Уссурийск Татьяна Цахоева. — Профсоюзный комитет не дал согласия на введение данного положения о премировании. Существующая премия в установленной на 2013 год расчётной заработной плате для предприятия составляла 27 процентов. Исходя из этого разработано действующее положение о премировании. Правда, в 2014 году Дирекция инфраструктуры отказалась от планирования фонда оплаты труда для

предприятий с учётом установленной расчётной заработной платы. И это понятно — меньше вопросов от предприятий. Планирование фонда оплаты труда стало тайной. В сложившейся ситуации обидно, что предприятиям оставлена роль исключительно исполнителей. Отношение ко всем нам однотипное: «ты никто и звать тебя никак». Лишьно я не вижу в решении Дирекции инфраструктуры здравого смысла, отмечаю только сильное желание вышестоящих насторожить любой ценой на своём, хоть и неправильном, решении, сломить работников и профсоюз. Я с большим опасением смотрю в будущее нашего предприятия. Строительство крупных предприятий нефтегазового комплекса, развитие портов даст большой отток железнодорожных кадров узла Находка. Работа по месту жительства даёт и с большой зарплатой гораздо предпочтительнее работы за 50-70 км от дома осмотрщиком-ремонтником вагонов на ПТО Находка, Находка-Восточная. Уйдут на новую работу самые квалифицированные, опытные работники. Подобную ситуацию мы уже переживали, когда на строительство нефтепровода Сковородино — Грузовая и в компанию «ВостокНефтеТранс» от нас ушли лучшие работники. Ни один из них не вернулся на железнодорожную дорогу!

— Стоит принять навязываемое нам положение о премировании, и Дальневосточную железную дорогу настигнет социальный взрыв, ведь произойдёт снижение заработной платы работников инфраструктуры до 15 тысяч рублей, — отмечает специалист отдела социально-экономической защиты Владивостокского филиала Дорпрофжел Ирина Бутовец. — А это многочисленные коллективы путейцев, вагонников, работников дистанций сигнализации, централизации и блокировки, энергетиков... Самое обидное, что планируемое снижение не имеет под собой никаких оснований. Все необходимые параметры Дирекции инфраструктуры выполнены. При выполнении объёма приведённой работы по Дальневосточной дирекции инфраструктуры фактически за 5 месяцев на 104,2 процента к плану и 113,3 процента к уровню прошлого года подобные меры являются необоснованными, подрывающими авторитет компаний ОАО «РЖД» в глазах работников. При этом организационные и технологические мероприятия, которыми можно было бы обосновать перемены, не разрабатывались. По мнению профсоюзных работников, Дальневосточная дирекция инфраструктуры совершила ошибку, планируя обслуживание малодеятельных участков на условиях аутсорсинга. Запланированного не произошло, а вот фонды были выделены с учётом этих мероприятий. Возникла необходимость в средствах. Самый простой вариант — сэкономить на людях путём завышения планов и снижения премий. Но почему за чужие

ошибки должны отвечать работники и их семьи?

В подтверждение тому и установленный Владивостокской дистанции пути план на 581 человека вместо 604. Причина пересодержания проста: дежурных по переездам не передали, как планировалось, в аутсорсинг, но изначально снизили по ним план.

Работник, конечно, воскликнет: «Куда смотрит профсоюз!». Вот как раз профсоюз и остаётся единственной силой, готовой до последнего отстаивать интересы железнодорожников. Единогласно первичные профсоюзные организации структурных подразделений ДИ выражают отрицательное отношение к новому проекту Положения о текущем премировании работников за основные результаты производственно-хозяйственной деятельности. Разве возможно иное при таких показателях, как, например, в эксплуатационном вагонном депо Хабаровск-2, где объёмы работы за 4 месяца 2014 года по сравнению с аналогичным периодом 2013 года возросли и составили 118 процентов. Неужели этого мало?

Свою отрицательную позицию по принимаемому решению высказал Дорпрофжел на ДВЖД, направивший соответствующее обращение в адрес первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова и ЦК РОСПРОФЖЕЛ (от 05.06.14 НР 81/03).

Однако руководство Дальневосточной дирекции инфраструктуры другого выхода для обеспечения заданного бюджета по фонду оплаты труда не видит и продолжает настаивать на своём решении, последствия которого можно предположить. Будем честны с самими собой: сегодня среди железнодорожников бродит недовольство сложившимся положением дел, снижением значимости их труда, выражющееся в кадровой «текучке». Уже давно и речи не идёт о стабильности, которая в своё время выгодно отличала предприятия железнодорожного транспорта. В адрес Дорпрофжел и профкомов предприятий регулярно поступают жалобы от коллективов магистрали, недовольных всё более обостряющейся обстановкой. Такими темпами недолго дойти и до массовых увольнений железнодорожников, уставших бороться с системой подавления и протестующих таким образом против ущемления своих прав.

Дальневосточные железнодорожники даже в кризисные годы работали с перевыполнением планов, разве такой труд не заслуживает уважения и поощрения? Но всё происходит с точностью до наоборот: люди трудятся больше, но за меньшие деньги. Работник лишается одного из основных инструментов мотивации труда — премирования. Где логика?

При этом руководство компании не устает повторять, что самая большая ценность нашего холдинга — люди, кадровый потенциал...

Наталья ОХОТНАЯ

О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО УССУРИЙСКОГО ЛОКОМОТИВОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА

В целях оказания содействия работе первичной профсоюзной организации специалисты отдела социально-экономической защиты Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге посетили Уссурийский локомотиворемонтный завод — филиал ОАО «Желдорреммаш», где профактив особое внимание уделяет вопросам социально-экономической защиты членов профсоюза.

Благодаря активной работе профсоюзного комитета на предприятии сохраняется высокий уровень профсоюзного членства — более 96 процентов. На заседаниях профкома УЛРЗ по утвержденному плану работы а также по мере необходимости регулярно рассматриваются и обсуждаются вопросы социально-экономической защиты членов профсоюза.

20 декабря 2013 года был подписан коллективный договор ОАО «Желдорреммаш» на период 2014-2016 годов. По настоянию профкома и его профсоюзного лидера Сергея Перевалова на Уссурийском локомотиворемонтном заводе был заключён и самостоятельный коллективный договор на трёхлетний период. Льготы и гарантии для работников, действующие ранее, не претерпели ужесточений и сохранены. Одна из значимых льгот колдоговора — компенсация стоимости пролёта воздушным транспортом раз в два года.

Необеспечение роста реальной заработной платы по отдельным категориям работающих УЛРЗ не сходит с повестки дня ППО завода в текущем году так же, как и в прошлом. Сравнительный анализ роста заработной платы по сравнению с аналогичным периодом прошлого года осуществляется профкомом завода ежеквартально.

В 2013 году с учётом коэффициента роста цен на потребительские товары и услуги в 6,7 процента реальный рост заработной платы не был обеспечен у вспомогательных рабочих, служащих и непромышленного персонала.

По оперативным данным, за 5 месяцев 2014 года среднемесячная заработная плата по отношению к аналогичному периоду 2013 года возросла у основных производственных рабочих на 4,2 процента, у вспомогательных рабочих — на 0,7 процента, у специалистов — на 2,4 процента, у служащих — на 5,9 процента. При этом рост потребительских цен составил 6,8 процента. Не обеспечен рост реальной заработной платы специалистов таких основных профессий, как слесарь по ремонту подвижного состава и электрогазосварщик.

Несмотря на то что на заводе производилась выплата работникам дополнительного вознаграждения за нерабочие праздничные дни, в которые они не привлекались к работе, выплачивалась материальная помощь при уходе в очередной отпуск и прочие льготы, уровень заработной платы не устраивает работников, особенно в возрасте до 40 лет. А их по итогам прошлого года — 57,8 процента от общего числа работающих.

Положение о премировании работников УЛРЗ разработано с учётом мнения ППО и введено в действие с 01.07.2012 года. В дальнейшем в него неоднократно вносились изменения и дополнения. Но, если до начала текущего года изменения были положительно рассмотрены профкомом, то о



введении общей ответственности и зависимости премирования всех категорий работающих от результата выпуска продукции профсоюзным комитетом было высказано отрицательное мнение, а также выработано и направлено мотивированное мнение с предложением о разграничении показателей премирования применительно к каждому цеху в зависимости от специфики деятельности.

Начиная с IV квартала 2013 года решением руководства ОАО «Желдорреммаш» отменено действие Положения о выплате единовременного вознаграждения за преданность компании, что вызвало жалобы в коллективе. Как альтернатива, приказом ОАО «Желдорреммаш» от 28.02.2014 года №33/пр было утверждено Положение о мотивационных выплатах работникам филиалов на основе рейтинга со сроком начала действия с 01.01.2014 года. Мотивационная выплата должна производиться по итогам года за счёт и в пределах мотивационного бюджета по расчёту баллов, осуществляющему два раза в год и первый раз — в июле текущего года. Но до настоящего времени методика расчёта рейтинга работникам не разъяснена.

В текущем году на предприятиях ОАО «Желдорреммаш» началась оптимизация численности штатного персонала в связи с реорганизацией и реструктуризацией производственных процессов. По Уссурийскому ЛРЗ в связи с ужесточением штатного расписания принято решение о реальном сокращении численности. Под процедуру сокращения по приказу подпадает 597 штатных единиц.

Согласно пункту 6.5 Отраслевого соглашения по предприятиям железнодорожного транспорта сокращение 5 процентов численности в течение 90 дней признаётся массовым увольнением, и срок уведомления не должен быть менее трёх месяцев. ППО УЛРЗ была согласована дата увольнения работников по сокращению штата не ранее 01.07.2014 года, т.е. по истечении трёхмесячного периода. Фактически девять работников завода были уволены досрочно с их письменного согласия, 320 работников использовали право на предоставление оплачиваемых рабочих дней для самостоятельного поиска работы. Перемещено на штатные должности согласно изменённому штатному расписанию 237 чело-

век. На вакантные должности переведено 203 человека. В настоящее время на заводе порядка 50 вакантных мест, но низкооплачиваемых. Часть работников переведена на гражданско-правовые договоры с ограниченным сроком действия. Подлежащих увольнению в связи с сокращением на конец июня — 136 человек.

Приказом определена комиссия, занимающаяся вопросами трудоустройства высвобождаемых работников. В состав комиссии включён председатель ППО. Наиболее актуальным вопросом в сфере социально-экономической защиты на УЛРЗ являлось определение приоритетного права работников при проведении процедуры сокращения персонала. По 16 работникам принято решение об отзыве уведомлений о сокращении.

В апреле текущего года председателем ППО УЛРЗ Сергеем Переваловым было направлено обращение в адрес генерального директора ОАО «Желдорреммаш» по вопросу корректировки фонда заработной платы уже с января 2014 года под сокращаемых с 1 июля 2014 года работников. Это послужило причиной перерасхода ФОТ по итогам I квартала. За март премия рабочим была снижена на 50 процентов, а ИТР не начислена полностью. Однако вопрос руководством дочернего общества до настоящего времени не рассмотрен.

Ежегодно профкомом рассматриваются вопросы нормирования труда. Введение новых норм труда утверждается только после заключения цеховых комитетов при их положительном решении. За 2013 год было разработано и введено 395 технически обоснованных норм, от которых получен экономический эффект более 12 млн руб. Условное высвобождение численности составило 38 человек. Фактическое выполнение действующих норм труда составило 156,1 процента. Средний разряд работ за 2013 год составил 4,0, а средний разряд рабочих — 3,5.

Ежегодно профкомом УЛРЗ рассматриваются и утверждаются графики отпусков работников завода в установленные трудовым законодательством сроки. Кроме того, в дальнейшем по результатам работы за полугодие и год рассматривается исполнение графиков отпусков. По итогам 2013 года был выявлен только один случай несоблюдения выплаты отпускных в установлен-

ные законодательством сроки.

На заводе работает комиссия по трудовым спорам. За 2013 год было рассмотрено 8 заявлений, в трёх случаях вопрос был решён в пользу работодателя, в пяти — в пользу заявителя. За прошедший период текущего года из трёх рассмотренных дел все были решены в пользу работников.

В профсоюзный комитет УЛРЗ регулярно поступают обращения членов профсоюза по различным вопросам: отсутствия доплаты по КТУ, нерабочего состояния кондиционеров, отсутствия спецодежды, предоставления мест в детское дошкольное учреждение и т.д. Вопросы решаются, в основном, в рабочем порядке, но в отдельных случаях привлекаются уполномоченные по охране труда.

В соответствии с Постановлением VI Пленума ЦК профсоюза о снижении негативных социальных последствий для членов профсоюза от применения работодателями мероприятий по сокращению расходов на персонал в условиях сложной финансово-экономической ситуации на заводе образована экспертная группа по выработке мер, направленных на повышение эффективности работы на каждом рабочем месте, поиск возможных путей снижения расходов и повышения доходности.

В целях мотивации персонала к высокопроизводительному труду на заводе разработано Положение о трудовом соревновании на УЛРЗ. Последние изменения, внесённые в ранее действующие условия, касались подхода к принципу оценки производственных результатов, достигнутых в соревновании трудовыми коллективами цехов. Ранее при невыполнении установленных плановых заданий, в том числе по объективным причинам, коллектив цеха исключался из числа претендентов на призовое место. В настоящее время разработан учёт, отражающий выполнение производственных показателей по балльной системе с учётом нескольких показателей, что не исключает возможности участия в соревновании отдельных цехов, где за отчётный период было допущено невыполнение одних плановых показателей, при выполнении всех прочих показателей. Изменение подхода к оценке результатов деятельности цехов завода положительно отразилось на мотивации работников, позволило уравнять права каждого цеха на призовые места.

Итоги трудового соревнования ежеквартально рассматриваются на заседаниях профсоюзного комитета завода. Стимулирование работников осуществляется и посредством присуждения званий. По согласованию с первичной профсоюзной организацией ежегодно к Дню железнодорожника присваиваются звания «Почётный ветеран завода».

Кроме того, в ОАО «Желдорреммаш» проводится соревнование между структурными подразделениями-заводами, входящими в состав общества. И совсем не случайно по итогам работы в I и II квартале 2013 года Уссурийский локомотиворемонтный завод был признан победителем.

**По данным отдела социально-экономической защиты
Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге**

ЮБИЛЕЙНАЯ СИМФОНИЯ БАМА

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО НА СТР. 1

ЗАТМЕНИЕ

9 марта 1997 года жители Тынды, главной станции железнодорожной магистрали, стали свидетелями полного солнечного затмения. Тысячи людей, расположившихся на возвышенных местах, наблюдали, как закрывается диск светила.

И по какому-то, словно мистическому, стечению обстоятельств в тот же день пришло известие, что Байкало-Амурская магистраль — самая молодая, только что отстроенная в уникальной и суровой климатической зоне и прекрасно оснащённая железная дорога — перестала существовать. Усилиями столичных реформаторов её поделили между Восточно-Сибирской и Дальневосточной железными дорогами.

Попытки «раскассетировать» БАМ предпринимались и раньше, в конце восьмидесятых — начале девяностых годов прошлого века. Но тогда общественному комитету, созданному для защиты магистрали, её удалось отстоять несмотря на проклятия горбачёвской челяди, объявившей второй Транссиб «самым длинным памятником эпохи застоя». Как же надо было не любить свою страну и её тружеников, чтобы присоединить ярлык «дороги в никуда» величайшему проекту, призванному выполнить задачу заселения огромных необжитых территорий, в недрах которых таится вся периодическая система химических элементов Менделеева.

В конце восьмидесятых годов Министерство геологии СССР обозначило стоимость уже разведенных и переданных на баланс правительства месторождений полезных ископаемых по 50 видам минерального сырья. Эта цифра — тридцать триллионов долларов! Больше половины этих богатств лежит в зоне БАМа. Десятой их части хватило бы, чтобы вдохнуть новую жизнь в экономику страны. Так БАМ вёл не «в никуда». Он вёл туда, куда надо.

Эту цифру сообщил работавшим в Тынде журналистам бывший политический обозреватель Центрального телевидения СССР Александр Тихомиров. В ту пору он руководил частной телекомпанией «Вагон 03» и на севере Приамурья появился, чтобы создать фильм о значимости Байкало-Амурской железной дороги для экономики страны и необходимости освоения региона БАМа, которым в ту пору никто не занимался. В своей ленте он очень активно использовал (в прямом и переносном смысле) тему затмения, которое в буквальном смысле охватило тогдашнюю правящую элиту страны. Иначе сложившуюся ситуацию трактовать нельзя. В связи с ликвидацией Байкало-Амурской железной дороги обеспечение жизнедеятельности притягательных городов и посёлков пе-

редавалось в ведение местных властей. Это означало, что заповед продуктов и исправная работа коммунальных служб оказывались под большим вопросом. Тында (да и весь БАМ) из «крайней точки Москвы» превращались в заурядную и захудалую окраину. А разговоры о ненужности Стройки века больше были по самолюбию сотен тысяч её строителей, в однотипии оказавшихся выброшенными на обочину жизни.

Показательной в этом плане была судьба двух Героев Социалистического Труда, уложивших золотое звено в момент завершения прокладки пути. Они оба остались жить в Тынде. Чтобы заработать на кусок хлеба, руководитель лучшей по Министерству транспортного строительства СССР бригады вынужден был «таксовать» на своём «жигулёнке», а автор установленного в августе 1984 года на участке Таксимо — Витим (и по сей день никем не превзойденного) мирового рекорда скорости укладки железнодорожного полотна — 5400 метров за сутки — подался «мыть золотишко».

Честный, не слаживающий острых углов, открытый фильм Александра Тихомирова демонстрировался по центральному российскому телевидению и сыграл свою роль в восстановлении справедливого отношения к БАМу и строившим его людям. Торжество справедливости видно и в том, что нынешний юбилей магистрали отмечается как всенародный праздник, с которым граждан страны поздравил первый руководитель государства — Президент России Владимир Путин.

ПРЕЛЮДИЯ К ПРАЗДНИКУ

Известный бамовский публицист, почётный гражданин Тынды Иван Шестак в канун праздника провёл презентацию своей новой книги «БАМ: братание одержимых». Во вступительном слове к сборнику он заметил: «Для большинства строителей БАМ начался, как известно, с апреля 1974 года, когда из Москвы отправился на стройку первый Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ. Потом вышло в свет Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР №581 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», датированное 8 июля 1974 года. Это число и определило отсчёт юбилейным датам БАМа.

Но бойцы отряда и последовавший за ними люд были далеко не первыми на стройке. Здесь уже жили и работали приехавшие в этот край трёх летами раньше. И говорить о 40-летии БАМа, не называя первопроходцев начала семидесятых, несправедливо. Мы обижаем большое число людей, трудовой путь которых на Стройке века начался с линии Бам — Тында — Беркакит.



ГАЛА-КОНЦЕРТ НА СТАДИОНЕ «БАМ». ВЫСТУПАЕТ МАРИНА ДЕВЯТОВА

Дорога на Север явилась генеральной репетицией строительства Байкало-Амурской магистрали. Уроки Малого БАМа во многом способствовали успешной реализации грандиозного проекта. Мы обязаны об этом помнить...».

За несколько дней до большого праздника в Тынде юбилейную дату отметили на станции Бам, откуда в начале семидесятых прокладывалась железнодорожная колея на Тынду и Беркакит. Ветеранам Всесоюзной стройки вручили подарки с символикой железной дороги. На концерте исполняли песни строителей БАМа.

Восстановливая историческую правду, следует сказать, что довоенный БАМ, который начался в Сковородинском районе, старше нынешнего более чем в два раза. Общеизвестно: рельсы первого Малого БАМа были отправлены на строительство рокадной дороги во время Сталинградской битвы. Помнить об этом необходимо. Это будет справедливо по отношению к тем людям, которые строили первый Малый БАМ. Говоря об этом, глава Сковородинского района Алексей Тарасов выразил уверенность, что нынешнее молодое поколение тоже поучаствует в строительстве второго пути на БАМе.

На праздновании прозвучала хорошая новость: посёлок Бам получил более полутора миллиардов рублей на ремонт местного клуба, а торжественное мероприятие завершилось праздничным салютом.

В Тынде же развернулись масштабные работы по ремонту здания вокзала, перрона, прилегающей площади, где, собственно говоря, и начались праздничные торжества. Там уложили брусчатку, заменили бордюрный камень, заасфальтировали дорожки, установили новое ограждение.

Параллельно шли работы в самом здании. Привести в порядок самый высокий — высотой с 16-этажный дом — вок-

зал Дальнего Востока помогали промышленные альпинисты. Они частично отремонтировали фасад, покрасили его в белый цвет, вымыли снаружи пост ЭЦ, расположенный между двумя башнями.

В Тындинском музее истории строительства БАМа были организованы тематические выставки в честь 40-летия магистрали. На одной из них, названной «Какие годы прогремели!», представлены знамёна предприятий, занятых на строительстве БАМа, транспаранты с лозунгами: «Даёшь БАМ — дорогу мужества!», «Есть Икабья! Даёшь Чару!», «Пассажирское движение до ст. Хани — подарок Родине в честь 65-й годовщины Великого Октября!».

Кроме множества фотографий жители и гости Тынды смогли увидеть макет путекладчика и чертёжный прибор — кульман. Здесь же — символический ключ от БАМа, учреждённый в честьстыковки Восточного участка 9 мая 1984 года, сувенирный костыль «Постышево — Ургал», изготовленный в сентябре 1982 года. Отдельные стенды посвящены штабу ВЛКСМ на БАМе, большим бамовским предприятиям. Среди уникальных экспонатов — автограф Леонида Брежнева воинам-строителям Восточной части БАМа от 8 апреля 1978 года и копия постановления Центрального комитета КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 года №581 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

В экспозиции выставки «Спорт сквозь время» представлены хоккейная клюшка с автографами легендарных советских хоккеистов Вячеслава Фетисова, Вячеслава Старшинова, Владислава Третьяка, Александра Мальцева и форма самого легендарного вратаря Владислава Третьяка.

А вот на территории компании «Взрывпром» открыли памятник технике времён строительства магистрали. На поста-

мент установлен сохранённый работниками предприятия буровой станок БТС-150. С его помощью строители бурили скважины для взрывов скалы. За время строительства БАМа было взорвано более 90 миллионов кубометров скалы, пробурено около 300 метров скважин. Машина проработала на БАМе с 1975 года более 20 лет.

Ещё одно предюбилейное событие — приезд в Тынду поездом-музеем, 10 вагонов которого стали выставочными залами. В его составе — тематические экспозиции «Инновационное развитие ОАО «РЖД»», «Подвижной состав российских железных дорог», «Инфраструктура железных дорог», «Энергосбережение, энергоэффективность и экологическая безопасность», «Автоматика, телемеханика и связь». Управление перевозочным процессом», «Энергия будущих поколений». Госкорпорация «Росатом», «Нанотехнологии» ОАО «Роснано», «Молодёжная и кадровая политика ОАО «РЖД»». Тренажёрные комплексы», «Конференции и лекции», интерактивная модель «Звёздное небо», выставка, посвящённая 40-летию начала строительства БАМа.

За первые три дня работы передвижной выставочно-лекционный комплекс посетили свыше 520 человек, большинство из них — дети и работники железной дороги.

После Тынды комплекс отправился на станции Новый Ургал, Комсомольск-на-Амуре, Советская Гавань, Хабаровск, Уссурийск, Владивосток, Биробиджан и Архару.

Тем временем в Москве прошла приуроченная к 40-летию БАМа Международная конференция «Байкало-Амурская магистраль: геоэкономика железнодорожного транспорта и роль в развитии Сибири и Дальнего Востока», организованная Министерством транспорта РФ, ООО «Бизнес-Диалог» при стратегическом партнерстве ОАО «РЖД». В работе конференции

КОНЦЕРТ НА ПЛОЩАДИ ИМЕНИ 25-ЛЕТИЯ БАМА



ПРАЗДНИЧНЫЙ ФЕЙЕРВЕРК НАД ТЫНДОЙ



приняли участие представители федеральных и региональных органов власти, научного сообщества, российских и международных машиностроительных компаний. Одной из главных тем конференции стал вопрос развития прилегающих территорий, оценка перспективной грузовой базы на ближайшее будущее и транспортной составляющей в освоении новых месторождений.

Другими словами, торжества в столице БАМа Тынде прошли не на пустом месте. Им предшествовала тщательная и всесторонняя подготовка по многим направлениям.

ТЫНДА СОБИРАЕТ ДРУЗЕЙ

На празднование юбилея в столицу БАМа прибыли заместитель министра транспорта РФ Алексей Цыденов, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и начальник Дальневосточной магистрали Михаил Заиченко, председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров и председатель Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге Виталий Бабий, губернаторы Хабаровского края Вячеслав Шпорт и Приамурья Олег Кожемяко, ветераны БАМа и многие другие.

День 8 июля начался со встречи поездов с гостями. Затем на привокзальной площади состоялся митинг. На нём выступили президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров, губернаторы субъектов Федерации, по которым проходит магистраль, представители железнодорожных войск.

Говоря о значении БАМа в экономике страны, В.И. Якунин особо подчеркнул уникальность стройки, в которой принимала участие вся страна, представители 77 национальностей и народностей, шефские организации из союзных республик и крупных городов страны.

— Была проделана огромная работа: построено свыше пяти тысяч главных и станционных путей, более 4200 искусственных сооружений — тоннелей, мостов и водопропускных труб. На трассе в тайге выросли новые города и посёлки. БАМ укрепил позиции нашей стра-



ТЕЛЕМОСТ С ПРЕЗИДЕНТОМ РОССИИ

ны на Дальнем Востоке, открыл возможность для освоения богатейших территорий и создания нового индустриального пояса развития на Востоке. Сегодня, в отличие от прежних времён, эта дорога востребована, по ней перевозятся грузы и пассажиры. БАМ уже подставил своё плечо Трансиби, взяв на себя часть грузопотока. А теперь магистраль получает второе дыхание: началась реализация крупнейшего инвестиционного проекта по модернизации и развитию Восточного полигона железных дорог. Это позволит дать новый импульс развитию региона. В нём будут созданы новые рабочие места и новые точки экономического роста. Нынешний юбилей — замечательный повод ещё раз отдать должное колоссальному труду огромного количества мужественных людей — изыскателей, проектировщиков, транспортных строителей и воинов-железнодорожников, для которых БАМ стал судьбой и главным делом жизни. Стоит поблагодарить их за тот подвиг, который они совершили, проложив легендарную магистраль.

Слова приветствия адресовал собравшимся председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров, который тепло поздравил ветеранов-бамовцев с юбилеем великого дела, пожелал всем добра и процветания.

Сегодня мы отмечаем 40-летие начала строительства знаменитой Байкало-Амурской магистрали. Это один из эпохальных проектов, ставших символом своего времени. Таких немногих: строительство Дне-

прогэса и Магнитки, освоение целины, первый полёт в космос и БАМ. Магистраль начинали строить ещё до Великой Отечественной войны. Но рельсы с уже построенных участков сняли — они пошли на сооружение Волжской рокады, которая помогла разгромить фашистов под Сталинградом. Строительство возобновили 40 лет назад, когда осознали стратегическую необходимость и богатый потенциал БАМа. И это было абсолютно правильным решением. Недра территории, примыкающей к магистрали, — настоящая сокровищница страны. По разнообразию и запасам природные ресурсы там не имеют мировых аналогов.

Выступающий высоко оценил деятельность профсоюзных организаций на возведении магистрали века. Они оказывали большую помощь в организации производственного процесса и решении социально-бытовых вопросов.

После завершения митинга состоялось открытие нового Учебного центра профессиональных квалификаций Дальневосточной железной дороги, где будет ежегодно обучаться около пятисот человек по самым востребованным железнодорожным специальностям. На церемонии открытия присутствовали федеральные чиновники и ветераны стройки. Необходимость нового центра профессионального обучения подчеркнул начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко, отметивший нехватку трудовых ресурсов в железнодорожной отрасли.

16 ИЮЛЯ 2014
13-14 (214-215)

В обновлённом зале драматического театра «Гилюй» состоялась встреча руководства дороги с ветеранами БАМа и работниками магистрали. Лучшим были вручены медали «40 лет БАМу», а также награды компании ОАО «РЖД».

Также награды амурским железнодорожникам вручил губернатор Приамурья Олег Кожемяко.

О РАЗВИТИИ БАМА

На совещании о реализации проекта реконструкции и модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали, состоявшемся в Тынде 8 июля, говорилось, что второй этап развития БАМа завершится в 2018 году.

Открыли совещание глава РЖД Владимир Якунин и заместитель министра транспорта РФ Алексей Цыденов, отметивший, что сегодня мировая экономика переориентирована на Китай, а значит, возрастает значимость и востребованность железнодорожных дорог Дальнего Востока.

С докладами выступили губернатор Амурской области Олег Кожемяко, начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко, ректор ДВГУПС Борис Дынкин, губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт, врио главы Республики Саха (Якутия) Егор Борисов, начальник Восточно-Сибирской железной дороги Василий Фролов, начальник Дирекции развития железных дорог Восточного полигона Вячеслав Рыбкин, председатель межрегионального координационного совета ветеранов ВСМО Владимир Гребенюк. Они говорили, что сейчас БАМ включён в самый масштабный инвестиционный проект ОАО «РЖД» — развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Его реализация предполагает модернизацию лимитирующих участков БАМа и Транссиба. Общая стоимость проекта оценивается в 562,3 миллиарда рублей, из которых 260,2 миллиарда предполагается профинансировать за счёт средств государственной поддержки. Модернизация железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона не только позволит крупнейшим российским компаниям ежегодно дополнительно вывозить 55 миллионов тонн грузов, но и будет способствовать формированию необходимых экономических условий для эффективного и устойчивого развития Сибири и Дальнего Востока.

В частности, в Амурской области готовы принять инвесторов порядка десяти месторождений, прилегающих к БАМу. Для их разработки требуются резервы пропускной способности. С выходом на проектную мощность трёх ГОКов и металлургического комбината в Амурской и Еврейской автономной областях ежегодная загрузка железнодорожного транспорта только от них составит более 10 миллионов

тонн. Электрификация Байкало-Амурской магистрали и создание энергоёмких производств позволит востребовать избыточную в настоящее время электроэнергию, вырабатываемую в Амурской области. А модернизация и расширение БАМа существенно изменит облик Дальнего Востока и укрепит экономический каркас региона, позволит решить ряд социальных проблем — такое мнение прозвучало на совещании.

Как отметил заведующий отделением востоковедения НИУ ВШЭ Алексей Маслов, на БАМ сейчас возлагаются большие надежды в связи с новыми инфраструктурными проектами России и Китая.

СЛОВО ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ

Об особой роли БАМа в дальнейшем развитии Восточной Сибири и Дальнего Востока говорил Президент России Владимир Путин, благодаря телемосту вышедший на связь с жителями Тынды во время гала-концерта. Он дал старт БАМу-2, а также сообщил, что в Бурятии состоялась закладка серебряного звена: рельсы новой ветви магистрали были уложены на перегоне Таксимо — Лодья Восточно-Сибирской железной дороги. Путин поздравил всех причастных к празднику и пожелал новых трудовых успехов.

Он сказал, что, к сожалению, в девяностых годах возникли известные трудности, прежде всего, экономического характера, даже встал вопрос о том, нужно ли было стране так напрягаться для того чтобы возводить эту магистраль. Но сейчас стало очевидным, что БАМ в высшей степени востребован. На его модернизацию вместе с обновлением Транссиба будет направлено 150 миллиардов рублей из федерального бюджета. Планируется, что к 2020 году объём грузоперевозок по магистрали увеличится в три раза, а пассажирооборот — на 18 процентов.

Видеосвязь с Президентом РФ осуществлялась как на стадионе «БАМ», так и в недавно отстроенном микрорайоне Таймыр. Тындинцы поблагодарили Владимира Владимира за новые дома, которые возводились под личным контролем президента.

ФИНАЛ

Прибывшие на торжества артисты Марина Девятова, Инна Маликова с «Самоцветами», Валерий Сюткин, Стас Намин, группы «Би-2» и «Градусы», известные телеведущие Антон Камолов, Ольга Шелест, Аврора и Александр Ковалёв участвовали в грандиозном гала-концерте на стадионе «БАМ». Это была не единственная праздничная концертная площадка. Большое шоу состоялось и на площади имени 25-летия БАМа. А вечером небо над Тындей расцветили огни юбилейного фейерверка.

Геннадий АСТАХОВ
Фото Андрея ДЮКАРЕВА

ОТВЕТИЛИ НА ГЛАВНЫЕ ВОПРОСЫ

Правовые инспекторы труда Дорожной территориальной организации РОСПРОФЖЕЛ совместно со специалистами транспортной прокуратуры регионов Дальневосточной магистрали 16 июня провели личный приём граждан и «горячую линию» по вопросам исполнения трудового законодательства на предприятиях железнодорожного транспорта.

Десятки работников дороги и пенсионеров-железнодорожников воспользовались возможностью напрямую обратиться к транспортным прокурорам и правовым инспекторам труда профсоюза за юридической консультацией по волновавшим их вопросам.

В Хабаровском филиале Дорпрофжел состоялся приём граждан, в ходе которого посетители актуальные для них вопросы старшему прокурору отдела по надзору за исполнением законов на транспорте Дальневосточной транспортной прокуратуры, юристу 1 класса Ольге Лисице и правовому инспектору труда профсоюза Михаилу Данилушкину. На приёме были затронуты проблемы сокращения штата работников, предоставления дополнительных отпусков за работу во вредных условиях труда, выплат премиального вознаграждения и не только.

На Комсомольском регионе в этот день совместный приём железнодорожников вели правовой инспектор труда Комсомольского филиала Дорпрофжел Ярослава Кушнир и представитель Комсомольской-на-Амуре транспортной прокуратуры

Михаил Редько.

— Особенно порадовало, что нам звонили люди с трассы, например, с высокогорненских и ургальских предприятий, — отметила Ярослава Михайловна. — Работников волновали вопросы стажировки на предприятии, формирования графика отпусков, оплаты проезда к месту проведения отпуска, сокращения штата...

Двери для работников Дальневосточной магистрали в этот день открыл и Тындинский филиал Дорпрофжел, где встречали посетителей и отвечали на телефонные звонки правовой инспектор труда профсоюза Елена Конфедоратова и помощник прокурора Тындинской транспортной прокуратуры Анатолий Никитин. В первую очередь, железнодорожников-северян интересовали вопросы, связанные с переходом ремонтных локомотивных депо в ООО «ТМХ-Сервис»: сокращения численности штата работников, предоставления им отпусков, сохранения льгот и гарантий, предусмотренных коллективным договором.

Совместный с транспортной прокуратурой личный приём граждан был организован и Сахалинским филиалом Дорпрофжел. Железнодорожники Сахалина волновали те же проблемы, что и их коллег с материка: сокращение штата предприятия, оплата пролёта к месту проведения отпуска, оздоровление детей в летних лагерях, предоставление дополнительных отпусков за работу во вредных условиях труда, порядок увольнения на пенсию.

Из Владивостока, Наход-

ки, Уссурийска, Смолянино-во, Партизанска поступали не только телефонные звонки, но и специально приезжали на личный приём железнодорожники Владивостокского региона Дальневосточной магистрали, на их вопросы отвечали заместитель Приморского транспортного прокурора, юрист 1 класса Александр Селенцов и старший правовой инспектор труда Владивостокского филиала Дорпрофжел Инна Сёмина.

— За оказанием правовой помощи и разъяснением гарантированных законом прав и интересов обратилось более 20 человек, — отмечает Инна Валерьевна. — Одному из работников были разъяснены его права по вопросу неоплаты работодателем времени отстранения от работы в связи с не прохождением периодического медицинского осмотра по уважительной причине, задержки выплаты пособия по временной нетрудоспособности. В данном случае в отношении действий работодателя по выполнению трудового законодательства будет проведена проверка. Прокурорская проверка будет проведена и в связи с незаконным переводом составителей поездов железнодорожной станции на низший разряд. По вопросу правомерности предстоящего увольнения в связи с сокращением штата работников организации одному из работников не только разъясняны его права, но и правовой инспекцией труда профсоюза с выездом на предприятие будет проведена проверка фактов, изложенных в обращении работника.

Железнодорожники получили консультации и по ряду других вопросов. Они интересовались денежной компенсацией за задержку выплаты поощрения за многолетний добросовестный труд в связи с увольнением на пенсию, переводом на другой участок работы, преимущественным правом на сохранение работы в связи с сокращением штата работников организации, изменением рабочего места без изменения трудовой функции, порядком расторжения трудового договора по инициативе работника при увольнении на пенсию. Обращались к инспекторам и пенсионеры — бывшие работники дороги. Например, по вопросу получения льгот и гарантий, предоставляемых гражданам — малолетним жертвам политических репрессий. Поступило немало телефонных звонков, касающихся права на льготы выходящих на пенсию железнодорожников, родительской платы за отдых ребёнка в детском оздоровительном лагере и даже распределения мест в детских садах.

Отметив плодотворность совместного приёма граждан, старший правовой инспектор труда Владивостокского филиала Дорпрофжел Инна Сёмина и прокурор Александр Селенцов приняли единодушное решение повторить столь удачную форму взаимодействия в октябре этого года с выездом на Партизанский и Смоляниновский железнодорожные узлы. Как оказалось, такая форма совместной работы очень нужна железнодорожникам.

Наталья ОХОТНАЯ

НА ЗАМЕТКУ

Информацию о нарушениях закона можно сообщить с 9-00 до 18-00 по телефону дежурного прокурора Дальневосточной транспортной прокуратуры +7-924-201-57-60 или по телефонам транспортных прокуратур:

- Хабаровская транспортная прокуратура: (4212) 31-58-60;
- Комсомольская-на-Амуре транспортная прокуратура: (4217) 54-72-70;
- Приморская транспортная прокуратура: (4232) 41-28-67;
- Тындинская транспортная прокуратура: (41656) 4-20-45;
- Сахалинская транспортная прокуратура: (4242) 43-32-25.

Кроме того, информацию о нарушениях можно разместить на сайте Дальневосточной транспортной прокуратуры по адресу: dvtp@bk.ru.

Телефоны правовых инспекторов труда профсоюза на Дальневосточной железной дороге:

- главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге Александр Владимирович Лысенко: 38-41-32 (4-41-32);
- старший правовой инспектор труда Владивостокского филиала Дорпрофжел Инна Валерьевна Сёмина: (56) 47-777;
- правовой инспектор труда Хабаровского филиала Дорпрофжел Михаил Анатольевич Данилушкин: 5-20-14;
- правовой инспектор труда Комсомольского филиала Дорпрофжел Ярослава Михайловна Кушнир: (573) 23-32;
- правовой инспектор труда Тындинского филиала Дорпрофжел Елена Леонидовна Конфедоратова: (577) 22-88.

| СЕМИНАР |

ПРЕДУПРЕДИТЬ НАРУШЕНИЯ

Главные правовые инспекторы труда профсоюза и методический совет правовой инспекции труда РОСПРОФЖЕЛ провели семинар-совещание на «Морском берегу».

В открытии семинара, которое состоялось 24 июня в учебном центре Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге, приняли участие заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Андрей Карабанов, руководитель Правового департамента аппарата ЦК профсоюза Яков Купреев и заместитель председателя Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге Виктор Шведов. А 25 июня семинар продолжился в Приморье — в учебном центре базы отдыха «Мор-

ской берег» Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге, где в течение трёх дней участники семинара под началом руководителя Правового департамента аппарата ЦК профсоюза обсуждали специфику работы в информационной системе «Портал сбора отчётности Правового департамента ЦК РОСПРОФЖЕЛ». В ходе круглого стола правовые инспекторы труда обменивались опытом взаимодействия с кадровыми и юридическими службами в целях профилактики и предупреждения нарушений трудовых прав работников. Особое внимание участники семинара уделили организации работы внештатных правовых инспекторов труда профсоюза



и разработке предложений по внесению изменений и дополнений в Положение о «Лучшем правовом инспекторе труда РОСПРОФЖЕЛ».

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора



О ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ РОСПРОФЖЕЛ

Ситуация в Российской Федерации на рынке транспортных услуг по-прежнему нестабильная. Прогнозы правительства и ведущих экономистов на 2014 год и дальнейшую перспективу, в основном, пессимистичны, с низким уровнем роста ВВП. В 2014 году ОАО «РЖД» прогнозирует показатели по перевозке грузов и пассажиров на уровне 2013 года (плюс 0,7 процента и плюс 2,4 процента соответственно).

Положение осложнилось тем, что Правительство РФ утвердило нулевую индексацию тарифов в 2014 году на услуги естественных монополий, в том числе железнодорожных тарифов. ОАО «РЖД» недополучит почти 93 млрд рублей доходов. Такой прогноз снижения доходов привёл к значительному сокращению объёмов инвестиций в модернизацию и развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, ограничениям в заказах продукции смежных отраслей промышленности, локомотивов и вагонов, путевой техники, строительных материалов.

2014 год проходит в условиях жёсткой экономии и ограничения расходов. Для реализации принятых бюджетных параметров, в том числе по росту производительности труда, ОАО «РЖД» поставлена задача оптимизации численности работников в 2014 году на 19,3 тыс. человек (три процента), снижение эксплуатационных расходов за счёт применения антикризисных мероприятий на сумму свыше 46 млрд рублей.

Для снижения нагрузки на персонал в профсоюзных организациях созданы и работают экспертные группы по сокращению непроизводительных потерь, определена мотивация лучших.

За I квартал 2014 года численность работников ОАО «РЖД» снизилась на 4,5 тыс. человек или на 0,5 процента.

В соответствии со статистическими данными в I квартале 2014 года погрузка осталась на уровне прошлого года, грузооборот вырос на 7,9 процента, приведённая работа — на 7,4 процента, производительность труда — на 13,3 процента. При этом отмечено снижение пассажирооборота на 5,2 процента к уровню 2013 года.

По оперативным данным за 5 месяцев 2014 года погрузка грузов составила 99,4 процента от плана, грузооборот вырос на 5,5 процента, приведённая работа — на 5,9 процента, производительность труда — на 10,2 процента к уровню 2013 года. Произошло снижение пассажирооборота на 6,3 процента.

В текущем году сохраняется применение режима неполного рабочего времени в подавляющей части структурных под-

разделений ОАО «РЖД».

Так, в январе 2014 года во всех видах режима неполного рабочего времени работало 14,9 процента от среднесписочной численности работников ОАО «РЖД», в феврале — 19,1 процента, в марте — 19,1 процента, в апреле — 13,4 процента, в том числе:

- 37,2 тыс. работников в апреле работали неполное рабочее время, каждым работником не отработано в среднем по 14 часов;

- 76,5 тыс. работников в апреле находились в отпусках без сохранения заработной платы, что в среднем на каждого работника составило по 2,1 дня.

Вместе с тем, положительная динамика основных производственных результатов деятельности ОАО «РЖД» за январь-апрель текущего года к аналогичному периоду прошлого года (в том числе рост приведённой работы на 6,1 процента, производительности труда на 12 процентов) не даёт оснований для крупномасштабного применения режима неполного рабочего времени в структурных подразделениях компании.

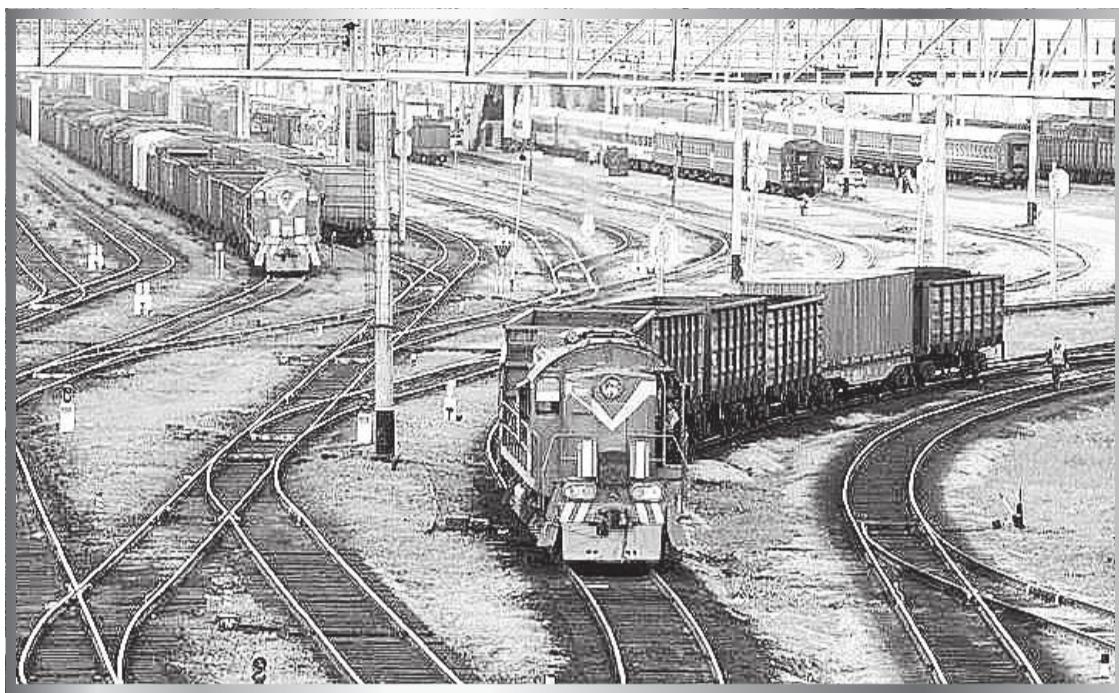
Особенно в тех, где выполняются плановые задания, улучшаются технико-экономические показатели работы.

В этой связи в адрес вице-президента ОАО «РЖД» Дмитрия Шаханова направлено письмо с предложением о не применении без крайней необходимости режима неполного рабочего времени и предоставления отпусков без сохранения заработной платы в структурных подразделениях ОАО «РЖД», обеспечивающих рост экономических показателей по сравнению с соответствующими периодами 2013 года.

Среднемесячная заработка плата работников ОАО «РЖД», занятых во всех видах деятельности, в 2013 году составила 38936 рублей с ростом к уровню 2012 года на 9,1 процента, реальная — возросла на 2,2 процента. По Российской Федерации — 29940 рублей с ростом на 5,1 процента, то есть произошло ослабление позиций ОАО «РЖД» по оплате труда до 1,32 по отношению к общероссийской (при сложившемся 1,5), что создало угрозу роста текучести кадров. И эта тенденция продолжается в 2014 году: среднемесячная заработка плата работников ОАО «РЖД», ОАО «Желдорреммаш» и во всех других организациях, в основном, с сохранением уровня социальных гарантий, действующих ранее.

Несмотря на возникшие проблемы, Президиум ЦК РОСПРОФЖЕЛ выполнил решения Пленума: в конце 2013 года заключил отраслевые соглашения по организациям железнодорожного транспорта и учреждениям, подведомственным Федеральному агентству железнодорожного транспорта, заключил 787 коллективных договоров, в том числе в ОАО «РЖД», ОАО «Желдорреммаш» и во всех других организациях, в основном, с сохранением уровня социальных гарантий, действующих ранее.

По данным Росстата инфляция (рост потребительских цен) в России за май 2014 года к декабрю 2013 года составила 4,2 процента, за аналогичный период 2013 года — 3,1 процента. За январь-май 2014 года к



аналогичному периоду 2013 года рост потребительских цен составил 6,8 процента, за аналогичный период 2013 года — 7,2 процента.

По Российской Федерации среднемесячная заработка платы (по предварительным данным) за четверть месяца (январь-апрель) 2014 года составила 30572 рубля и возросла к аналогичному периоду прошлого года (в том числе рост приведённой работы на 6,1 процента, производительности труда на 12 процентов) не даёт оснований для крупномасштабного применения режима неполного рабочего времени в структурных подразделениях компании.

В ноябре прошлого года Правительство Российской Федерации утвердило план снижения издержек инфраструктурных монополий, в том числе и ОАО «РЖД», в связи с замораживанием тарифов на грузовые перевозки. В частности, документ предполагает отказ от индексации зарплат работникам этих компаний, что, безусловно, ведёт к снижению уровня заработной платы работников ОАО «РЖД» — это подтверждается динамикой трёх месяцев текущего года и может вызвать обострение социальной напряжённости в трудовых коллективах. РОСПРОФЖЕЛ не согласен с решением правительства выходить из кризиса за счёт работников, по собственной инициативе РОСПРОФЖЕЛ совместно с другими профсоюзами и ФНПР добивается его пересмотра.

Несмотря на возникшие проблемы, Президиум ЦК РОСПРОФЖЕЛ выполнил решения Пленума: в конце 2013 года заключил отраслевые соглашения по организациям железнодорожного транспорта и учреждениям, подведомственным Федеральному агентству железнодорожного транспорта, заключил 787 коллективных договоров, в том числе в ОАО «РЖД», ОАО «Желдорреммаш» и во всех других организациях, в основном, с сохранением уровня социальных гарантий, действующих ранее.

К сожалению, впервые за 10 лет деятельности ОАО «РЖД» в новом коллективном договоре не был определён срок и размер индексации заработной платы в 2014 году.

С руководством Компании достигнута договорённость об индексации с 1 октября текуще-

го года за 2014 год и доиндексации за 2013 год. Однако уровень индексации пока в стадии переговоров. ППО ОАО «РЖД» настаивает на индексации на уровне инфляции с восполнением отставания прогнозной инфляции на 2013 год от фактической. С последним компания согласилась.

Значительная работа проведена в 2013 году по улучшению положения с производственным травматизмом. В ОАО «РЖД» в 2013 году снижен общий травматизм на 5 процентов, со смертельным исходом — на 10 процентов.

Однако работники продолжают гибнуть и получать тяжёлые травмы. Причины прежние: низкие знания требований охраны труда у работников и руководителей, неудовлетворительная организация и слабый контроль производства работ, нарушения трудовой и технологической дисциплины, низкое качество технической учёбы и инструктажей, недостатки профилактической работы.

За 5 месяцев 2014 года в ОАО «РЖД» травмировано 114 человек (снижение на 14 процентов по сравнению с аналогичным периодом 2013 года), в том числе погибли 19 человек (рост на 73 процента). Особенно неудовлетворительное положение в хозяйстве пути, где допущен рост на 19 процентов общего травматизма (до 26 человек в 2014 году), а также на 25 процентов — смертельного травматизма (с четырёх человек в 2013 году до пяти человек в 2014 году). Все пять человек погибли по причине наезда подвижного состава в результате нарушения технологии производства работ, не ограждения бригад требуемым количеством сигналистов, не обеспечения их переносными радиостанциями и достаточным количеством сигнальных принадлежностей.

В организациях проводится работа по улучшению условий труда. В 2013 году в ОАО «РЖД» приведены к нормам все рабочие места с устранимыми вредными факторами, их доля снизилась с 44 до 37 процентов.

К сожалению, в условиях недостатка фонда оплаты труда растёт число нарушений оплаты труда и других социальных выплат.

Правовой инспекцией труда в 2014 году проведены проверки соблюдения трудового законодательства в структурных подразделениях Центральной дирекции управления движением и Центральной дирекции по ремонту пути — филиалов ОАО «РЖД», которые выявили серьёзные нарушения учёта рабочего времени, задолженность работникам структурных подразделений дирекций по компенсациям за работу в выходные дни и сверхурочную работу и т.д.

В Дирекции управления движением установлены факты не предоставления работодателем оплачиваемых отпусков за предыдущие годы в количестве до 120 дней (до четырёх лет).

Среди выявляемых нарушений выделяются так называемые системные нарушения, которые допускаются не по вине конкретного руководителя структурного подразделения, а вследствие сложившейся в определённой сфере деятельности практики, принятой и поддерживаемой руководством структурных подразделений на дорожном или центральном уровне:

- регулярное привлечение работников к совещаниям за пределами рабочего времени, например, в дирекциях тяги, на основании телеграмм руководства дирекции — компенсация не производится;
- направление работников в командировки, в том числе продолжительные, без выплаты аванса, неоплата сверхурочных часов и другие.

За январь-май 2014 года Правовой инспекцией труда профсоюза проведено 2188 проверок соблюдения трудового законодательства (за аналогичный период 2013 года — 2273), в ходе которых выявлено 6933 нарушений (2013 году — 8050). В пользу работников взыскано более 84 млн рублей.

Сохраняется, как и в 2013 году, тенденция к снижению количества выявляемых нарушений, при этом отмечается рост возвращённых работникам денежных средств.

Департамент социального партнёрства, труда и заработной платы Аппарат ЦК РОСПРОФЖЕЛ



К ИСТОКАМ!

| отдых |

Профсоюзный комитет Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки организовал для коллектива предприятия празднование дня Ивана Купалы.

Гуляния в честь народного праздника железнодорожники провели на природе — у Смоленских водопадов с замечательными названиями Малыш, Трёхглавый и Медвежий.

Погода выдалась солнечная, располагающая к активному отдыху на свежем воздухе. По тропе, ведущей к водопадам вдоль Смоленского ручья, туристы прошли около 12 км. И оно того стоило! В конце пути всех ожидала встреча с дарящими прохладу прекрасными водопадами.

На поляне среди замечательных красот природы состоялось празд-

нование дня Ивана Купалы. Все участники похода облачились в традиционную народную одежду — вышитые холщевые рубахи и сарафаны, а также украсили головы венками, сплётёнными своими руками из лесных цветов и трав. И праздник начался!

Ведущие познакомили всех с историей праздника, посвятили в его таинства и обряды. Участники подружились с «духом леса», прошли обряд посвящения с обязательным окроплением с помощью веника из крапивы. Каждому на ладони капали «живую воду». На счастье!

Наши путешественники, словно вернувшись в далёкое прошлое, добывали огонь, вызывали Дударя, чтобы попросить у него здоровья, с вёдрами на коромысле преодолевали 12 «заборов». Специально для незамужних

девчат дружно плели «дорожки к суженому». Все вместе пели и водили хороводы вокруг костра.

Посетила праздник и очаровательная Ведьма, которую отыскающие очень радушно встретили. Своим «зельем», настоящим на лесных травах и диком меду, она угостила всех желающих. Не остался в стороне и Леший, спрятавший клад со сладостями, который с особым азартом искали участники праздника.

Закончился день единения с природой традиционными прыжками через костёр.

Красочный праздник никого не оставил равнодушным и ещё долго оставался предметом восхищения, источником воспоминаний и разговоров о нём.

Марина КОЛЕСНИКОВА,
председатель ППО ШЧ-8



«ЮНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК» ПРИНИМАЕТ ГОСТЕЙ

В детский оздоровительный лагерь «Юный железнодорожник», заработавший после длительного перерыва, 8 июля заехала первая смена детей сахалинских железнодорожников.

В лагере, расположенном недалеко от моря, есть всё для отличного отдыха: столовая, стадион, спортивные площадки, аттракционы.

«Юный железнодорожник» в 2013 году был закрыт на ремонт. Серьёзной реконструкции требовали жилые корпуса.

Теперь лагерь встретил детей заметно преобразившимся. В июле был сдан в эксплуатацию новый жилой двухэтаж-

ный корпус на 70 мест. Все спальные номера рассчитаны на 2-4 детей, располагают необходимой мебелью, отдельным туалетом и душем. Рядом со зданием обустроены просторные беседки, спортивно-игровой комплекс, на прилегающей территории разбиты газоны, высажены декоративные растения, все дорожки выложены тротуарной плиткой.

В ближайшие годы здесь планируется возвести ещё один подобный корпус.

Служба корпоративных коммуникаций ДВЖД — филиала ОАО «РЖД»

ЛУЧШИЕ РИСУНКИ

| конкурс |

В Хабаровском центре организации работы железнодорожных станций подведены итоги конкурса детского рисунка «Правила безопасного поведения на железнодорожном транспорте».

На конкурс, проходивший с 23 мая, поступило более 30 работ детей работников линейных станций Дальневосточной магистрали.

Победителями конкурса стали де-

вятилетний Владислав Перкун, девятилетний Саша Кох, одиннадцатилетние Алёна Подгорюк и Сергей Шихалеев и двенадцатилетняя Диана Чистякова.

Всем участникам конкурса профсоюзный комитет ДЦС-1 вручил ценные призы.

Светлана ИЛЬИНА,
председатель ППО ДЦС-1

ДО ВСТРЕЧИ В БУДУЩЕМ ГОДУ!

Завершилась первая смена в детском оздоровительном лагере имени Горького по станции Ружино.

Дети железнодорожников Дальневосточной магистрали провели в летнем лагере 21 замечательный день. Здесь они приобрели новых друзей, незабываемые впечатления, прошли обучающий курс по программе «Путь твоей безопасности».

Ребята пообещали друг другу встретиться в Ружино в будущем году.

Татьяна ЦЫГАНОВА,
бухгалтер Владивостокского
филиала Дорпрофжел



| ПРАЗДНИК |

НА РАДОСТЬ ПАПАМ

Профсоюзный комитет Уссурийской дистанции пути поздравил работников ПЧ-11 с Днём отца.

В дистанции пути, где большинство работников — мужчины, этот праздник особенно актуален. Пользуясь случаем, хотелось напомнить папам, насколько их детям важна не только материнская теплота, но и незаменимая отцовская забота.

В преддверии замечательного праздника, который отмечается в третье воскресенье июня, профсоюзным комитетом была выпущена яр-



кая стенгазета, вызвавшая неподдельный интерес и искренние улыбки сотрудников дистанции. Они увлечённо рассматривали фотографии своих коллег, запечатлённых в счастливые минуты семейного досуга.

Также профком ПЧ-11

приятно удивил и порадовал виновников праздника оригинальными подарками — вымпелами, украшенными их совместными с детьми фотографиями.

Галина МИНАЕВА,
председатель ППО ПЧ-11

ПОЕЗД И ВЕЛОПРОБЕГ В ЧЕСТЬ 40-ЛЕТИЯ БАМА

От железнодорожного вокзала Комсомольска 28 июня в ознаменование 40-летия Байкало-Амурской магистрали отпраздновался юбилейный поезд Комсомольского региона «Ветеран».

Маршрут движения поезда пролёг через железнодорожные станции Восточного участка БАМа. В праздничную делегацию вошли представители регионального Совета ветеранов войны и труда под председательством Владимира Зуева, творческие коллективы комсомольского Дворца культуры железнодорожников и служители вагонно-храма Православной церкви.

В ходе поездки, продлившейся до 3 июля, «пассажиры» уникального поезда приняли участие в митингах, встречах с железнодорожниками и ветеранами

бамовских станций, чествовании передовиков производства и заслуженных работников отрасли, в проведении концертов с выступлением самодеятельных коллективов.

После отправления поезда «Ветеран» состоялся велопробег, также посвящённый 40-летию БАМа и собравший 90 участников.

К представителям предприятий железнодорожного транспорта Комсомольского региона присоединились любители велосипедного спорта нефтеперерабатывающего, авиационного и металлургического заводов города, студенты городских вузов.

Все зарегистрировавшиеся участники получили бейсболки с праздничной символикой.

Колонна велосипедистов от ДК железнодорожников проследова-

| КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ |



ла до памятной стелы за Амурским мостом. У стелы состоялся митинг. Ветеран спортивного движения региона Фёдор Анучин рассказал об истории создания памятника. Затем, после короткого отдыха, спортсмены вернулись обратно, пре-

одолев в общей сложности около 25 километров.

На финише участникам велопробега были вручены памятные значки.

Юрий ВОЛКОВ,
специалист по оргработе
Комсомольского филиала
Дорпрофжел



СПОРТИВНАЯ ПОБЕДА

На стадионе «Локомотив» станции Хабаровск-2 при активном участии профсоюзного комитета прошла Вторая открытая спартакиада Хабаровского центра организации работы железнодорожных станций (ДЦС-1).

За переходящий кубок боролись три команды: аппарата ДЦС-1, станции Хабаровск-1 и Молодёжного совета центра.

Участники соревновались в мини-футболе, стритболе, эстафете, гиревом спорте, дартсе, шашках и перетягивании каната.

Победитель определился в ходе нелёгкой спортивной борьбы.

Переходящий кубок и диплом за первое место достались команде ДЦС-1. Второй среди призёров оказалась команда станции Хабаровск-1.

Всем участникам от профсоюзного комитета центра были вручены призы спортивной тематики.

Светлана ИЛЬИНА,
председатель ППО ДЦС-1

| УССУРИЙСК |



шился активнейшей поддержкой болельщиков.

По итогам спартакиады первое место заняла команда «Белые волки», второе — «Допинг», а третье место было присуждено команде «Капельница».

Призёрам были вручены кубки, грамоты и памятные медали.

По традиции, после взрослых спортивных состязаний эстафе-

ту соревнований приняли дети работников больницы, которые тоже получили заслуженные грамоты, медали и подарки.

Завершился праздник спорта столь же задорно, как и начался, — всеобщим танцем «зумба».

Наталья БОЯРКИНА,
председатель ППО нуз
«Уловая больница на ст.
Уссурийск ОАО «РЖД»



УЗЛОВОЙ ВЕЛОПРОБЕГ

На железнодорожном узле станции Облучье состоялся велопробег, посвящённый празднованию Дня России.

Участие в мероприятии приняли 57 работников железнодорожного транспорта узла Облучье. Облученскую дистанцию пути представляли 16 сотрудников, а от эксплуатационного локомотивного депо Облучье на трассу выехал 41 велосипедист.

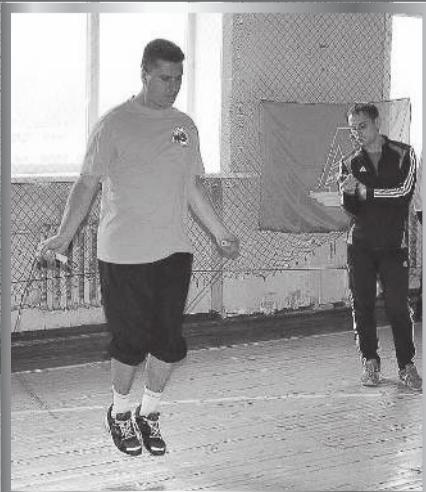
В честь празднования Дня России железнодорожники были одеты в футболки с изображением российского флага.

Велопробег прошёл в сопровождении автомобилей ГИБДД по улицам Облучья — от Центра развития спорта до школы-интерната №27 ОАО «РЖД».

В финале все участники велопробега получили в подарок памятные футболки и были премированы за счёт профсоюзных организаций.

Александр ДОРОШЕНКО,
председатель ППО ПЧ-1

| ЮЖНО-САХАЛИНСК |



СПОРТ — ЭТО ЖИЗНЬ!

В спортивном зале Дома культуры железнодорожников Южно-Сахалинска прошёл первый узловой уровень Всероссийских игр «Спорт поколений-2014».

В соревнованиях, организованных Сахалинским филиалом Дорпрофжел совместно со спортивным обществом «Локомотив», приняли участие 35 работников островной магистрали.

Позитивное настроение участникам подарило утреннее солнце, которое не радовало жителей Сахалина почти две недели.

Игры проводились по пяти видам спорта: прыжкам через скакалку на время, дартсу, прыжкам в длину, отжиманию и бросанию утяжелённого мяча из-за головы с положения сидя.

Специальная спортивная программа была подготовлена и для детей железнодорожников.

Все победители получили заслуженные медали, грамоты и подарки.

Александр КОЗНОВ,
председатель ППО СПДИ
Сахалинского региона

ОТВЕТСТВЕННАЯ РАБОТА

На Дальневосточной железной дороге 25 июня состоялось совещание начальников железнодорожных станций.

В мероприятии под председательством первого заместителя начальника Дальневосточной магистрали Алексея Гладилина приняли участие заместитель председателя Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге Виктор Шведов, руководители магистрали, причастных дирекций, станций и дорожной профсоюзной организации. Участники совещания подвели итоги работы и обсудили важные вопросы эксплуатационной работы, безопасности движения, перспективного развития и социально-кадровой политики.

Открывая совещание, первый заместитель начальника Дальневосточной железной дороги Алексей Гладилин отметил, что темпы роста объёмов грузоперевозочной работы на магистрали являются одними из самых высоких в ОАО «РЖД» и составляют 113 процентов. Это накладывает большую ответствен-

ность на руководителей станций в обеспечении бесперебойности перевозок и требует новых подходов в организации деятельности транспортных узлов.

Внедрение новых производственных технологий значительно повысило на Дальневосточной магистрали эффективность станционной работы и перевозочного процесса в целом. К нововведениям относятся производство работ комплексными бригадами, увеличение весовой нормы на восточном участке Транссиба до 8300 тонн, формирование тяжеловесных и длинносоставных поездов.

От руководства Дальневосточной железной дороги и дорожной профсоюзной организации за многолетний добросовестный труд, качественное выполнение производственных заданий, личный вклад в развитие и обеспечение устойчивой работы железнодорожного транспорта были поощрены лучшие работники.

Служба корпоративных коммуникаций ДВЖД — филиала ОАО «РЖД»



| КОНКУРС |

БУДЬ В ПЛЮСЕ! БУДЬ В ПРОФСОЮЗЕ!

В Хабаровске 19 июня впервые прошёл конкурс «Лучшая профсоюзная агитбригада», в котором приняла участие команда Дорпрофжел Дальневосточной магистрали.



Организаторами уникального для дальневосточной столицы мероприятия стали Хабаровское краевое объединение организаций профсоюзов и Молодёжный совет Крайпрофобъединения.

Помимо железнодорожников участие в конкурсе приняли агитбригады работающей и студенческой молодёжи, представлявшие профсоюзные организации предприятий и студенческие профкомы высших учебных заведений края, а также сборные команды отраслевых профсоюзов.

На сцене актового зала муниципального унитар-

ного предприятия Хабаровска «Водоканал» зрители увидели всё многообразие форм агитации. Участники читали стихи, исполняли песни, танцевали, разыгрывали увлекательные сценки, демонстрировали видеоролики и агитлистовки, призывая сделать правильный выбор — вступить в профсоюзные ряды.

Подводя итоги конкурса, жюри определило лучшую агитбригаду, которой стала команда МУП города Хабаровска «Водоканал». Второе место завоевала команда «Двойная тяга», пред-

ставлявшая Дорожную территориальную организацию Российской профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге. Замкнули тройку призёров участники от первичной профсоюзной организации представительства в городе Хабаровске ОАО «Дальневосточная генерирующая компания».

Победителям конкурса были вручены дипломы и ценные подарки.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

ДОРОГА, ПОСТРОЕННАЯ С ЛЮБОВЬЮ

На железнодорожном вокзале Хабаровска открылась выставка-фоторепортаж «БАМ-40».



Фотовыставка, приуроченная к 40-летию начала строительства БАМа, стала совместным проектом ОАО «РЖД» и ведущего государственного информационного агентства России ИТАР-ТАСС.

В основе экспозиции — архивные фото ТАСС 1974-1984 годов о ходе строительства Байкало-Амурской магистрали, жизни и быте строителей, уникальные кадры природных ландшафтов.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

| ИНИЦИАТИВА |



«ОТМЕЧАЯ ЛУЧШИХ!»

Под таким лозунгом представители Молодёжного совета первичной профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 дали старт своему проекту поощрения лучших работников ТЧЭ-2 размещением их портретов на баннерах, украшающих фасад железнодорожного вокзала Хабаровска.

Столь оригинальный способ поощрения профсоюзная молодёжь депо выбрала неслучайно. В сравнении с привычными формами поощрения работника в виде вынесения благодарности или выплаты денежной премии этот способ показался авторам наиболее интересным и действенным.

Результат работы Молодёжного совета ППО ТЧЭ-2 превзошёл все ожидания. Баннеры произвели замечательное впечатление не только на представленных на них лучших работников, но и на их коллег и руководство депо.

— Уже сейчас можно с уверенностью сказать, что проект доказал свою востребованность и необходимость в дальнейшей реализации, — отметил председатель Молодёжного совета ППО ТЧЭ-2 Богдан Раковчен. — Так что впереди у нас много работы по проекту, безусловно, являющемуся хорошей мотивацией для наших работников трудиться на «отлично». Очень приятно, что эту идею поддержали наши старшие

коллеги. Хочется выразить огромную благодарность за помощь в реализации проекта начальнику Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов Владимиру Егоровичу Долганову, начальнику железнодорожного вокзала Хабаровск-1 Сергею Сергеевичу Кухтину, начальнику эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 Вадиму Викторовичу Горожанкину, председателю ППО ТЧЭ-2 Александру Анатольевичу Назарову, а также представителям службы корпоративных коммуникаций. Каждый из них внёс свою ценную лепту в успешную реализацию замечательного проекта.

Наталья ОХОТНАЯ

Учредитель и издатель: Дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге.

Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в СМИ и охране культур-

ного наследия по ДФО. Свидетельство ПИ № ФС 15-0499 от 23.04.2007 года.

Адрес редакции и издателя: 680000, Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского, д. 20, Дорпрофж. Телефон — 38-45-63 (4-45-63). E-mail: DP_SolovevaNL@upr.dvrgd.rzd.ru; albar-gor@mail.ru

Редактор — Наталья Охотная

Дизайн и верстка — Александр Егель
Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 5500 экз. Заказ № 6420
Подписано в печать по графику и фактически 15.07.2014 в 12:20.
Цена свободная.