

| СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ |

За большой личный вклад...

Старшая медсестра терапевтического отделения Ирина Петровна Сергеева известна в НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында» своим добросовестным отношением не только к профессиональным, но и к общественным обязанностям. Как член комитета первичной профсоюзной организации больницы она отвечает за культурно-массовый сектор. Мероприятия, связанные с досугом, проходят в коллективе очень интересно.

на стр. 2

Прокуратура примет обращения

Работники Дальневосточной транспортной прокуратуры посетят предприятия Дальневосточной магистрали для приёма обращений от железнодорожников.

на стр. 3

Фокус с переодеванием

Решение масштабной задачи обеспечения спецодеждой работников Дальневосточной железной дороги всегда было связано с рядом сложностей. А в этом году ситуацию и вовсе нельзя назвать благополучной. К ней больше подходит другое выражение: вызывающая опасения. На дворе октябрь, а конца-края проблемам спецодежды практически по всей Дальневосточной магистрали пока не видно.

на стр. 6

О перспективах молодёжной политики края

Представители Молодёжного совета Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге приняли участие в Слёте молодёжи, занятой в различных отраслях экономики края.

на стр. 8



ТЕРПИ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК...

Несмотря на то, что большинство первичных профсоюзных организаций высказались против 30-процентного снижения базового размера премиального вознаграждения работникам 60 структурных подразделений Дальневосточной дирекции инфраструктуры, её руководство всё-таки утвердило изменения в премировании. Похоже, управленческий аппарат ДИ абсолютно уверен в своей правоте.

Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге вынужден был прибегнуть к крайней мере — направить от своего имени в Дальневосточную транспортную прокуратуру обращение с просьбой провести проверку необоснованных и неправомерных действий руководства Дальневосточной дирекции инфраструктуры и принять к нарушителю ТК РФ, законодательства о профсоюзах и обязательств коллективного договора меры прокурорского реагирования.

С 1 ноября текущего года из-за снижения уровня премии работники за ту же работу будут получать меньшую заработную пла-

ту. Например, монёр пути ПЧ Владивосток вместо 150 процентов расчётных получит только 105. Это минус 30 процентов в относительном исчислении или минус 45 — в абсолютном. Осмотрщик-ремонтник парка отправления эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 станет получать не 42 процента премии, а 24,5 процента. Электромеханик ремонтно-технологического участка Вяземской дистанции сигнализации, централизации и блокировки — 21 процент премии вместо 30 процентов, действующих на начало года. А для электромонтёра по ремонту воздушных линий электропередачи Уссурийской дистанции электроснабжения максимально возможная премия составит 28 процентов против сегодняшних сорока.

Представители Дирекции инфраструктуры, рассказывая на собраниях с коллективами о снижении премий, оперируют более удобными для них абсолютными цифрами. Конечно, ведь работнику, например, эксплуатационного вагонного депо Уссурийск гораздо проще сказать, что его премия снизится не на 30,1 процента, как

это произойдёт по факту, а на 8,8. В нюансах вагонник разберётся уже потом, когда получит по-новому начисленную зарплату.

Теперь размер премирования напрямую зависит от желания работодателя, который в стремлении снизить свои расходы не планирует средств на материальное стимулирование. Не секрет, что экономия на работниках приводит к увеличению прибыли компании.

Внесение изменений в положения о премировании, инициированное ДИ, не имеет под собой вразумительных оснований. Бюджет затрат должен формироваться с учётом выполнения фондообразующих показателей филиала ОАО «РЖД», и при их выполнении или перевыполнении логично предполагать сохранение или увеличение бюджета. Запланированные показатели работники выполняют, реализуются и фондообразующие показатели, формирующие право на расходы.

В соответствии с частью 1 статьи 129 ТК РФ премии и иные поощрительные выплаты являются составной частью заработной платы работника, которая являет-

ся вознаграждением за труд в зависимости от квалификации работника, сложности, количества и условий выполняемой работы. Ни один из этих параметров не изменился, а значит, снижение размера заработной платы — базового размера премиального вознаграждения — является необоснованным и неправомерным.

Кроме того, вне зависимости от рассмотрения проектов положений о премировании первичными профсоюзными организациями структурных подразделений, руководством Дальневосточной дирекции инфраструктуры был нарушен порядок принятия данных локальных нормативных актов, предусмотренный статьёй 372 ТК РФ. Все положения о премировании вступают в силу только после утверждения их начальником ДИ, а он должен был учесть мнение первичной профсоюзной организации своего уровня — ППО ОАО «РЖД» на Дальневосточной железной дороге. Но таких действий руководство ДИ не производило.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТ. 4

ЗА БОЛЬШОЙ ЛИЧНЫЙ ВКЛАД...

Старшая медсестра терапевтического отделения Ирина Петровна Сергеева известна в НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында» своим добросовестным отношением не только к профессиональным, но и к общественным обязанностям. Как член комитета первичной профсоюзной организации больницы она отвечает за культурно-массовый сектор. Мероприятия, связанные с досугом, проходят в коллективе очень интересно.

Вот и ко Дню пожилого человека администрация и профсоюзный комитет негосударственного учреждения здравоохранения «Отделенческая больница на станции Тында» подошли в высшей степени серьёзно. В нынешнем году организация праздника тоже была поручена члену профкома, старшей медсестре терапевтического отделения Ирине Сергеевой. В результате к празднику были подготовлены интересный сценарий, поздравления ветеранам, частушки на злобу дня. Участвовать в программе пригласили фольклорный ансамбль «Вдохновение» под руководством концертмейстера Тамары Чердаковой. С этим творческим коллективом у медиков давно сложилось доброе сотрудничество.

ОРГАНИЗАТОР ХУДОЖЕСТВЕННОГО ТВОРЧЕСТВА

За последние годы мне много раз доводилось бывать в больнице по самым различным журналистским поводам. И почти всегда в разговорах о том или ином событии всплывала фамилия Сергеевой. Вот одна из историй. Случилась она в канун 2007-го — «года Свиньи» по восточному календарю. В отделенческую больницу позвонил ответственный работник тогдашней врачебно-санитарной службы дороги. Сам бывший бамовец, он начал пенять главному врачу Ю.И. Коршняку на то, что на территории вверенного ему учреждения здравоохранения «развелось натуральное свиновство». Не понимая вначале смысла разговора, Юрий Иосифович смутился и попросил разъяснений.

— Прочитал в «Профсоюзной жизни», — сказал звонивший, — что ваши подчинённые целую свиноферму создали. Изольда и снега. Знаете, на фотографиях животные выглядят очень естественно. Талантливые у вас люди работают. И специалисты хорошие, и искрой Бог не обделил! Передайте им моё восхищение...

Случись такая беседа через год, Юрий Иосифович рассказывал бы, что в корпусах больни-

цы и возле них появилась ещё и молочно-товарная ферма — быки, коровы, телята из поролона, бумаги, снега, другого подручного материала. И опять же, выполненные очень профессионально, с искусной выдумкой.

Творчество медицинских работников учитывалось при традиционном подведении итогов работы за год подразделений учреждения здравоохранения. Участвовали в соревновании все. Подсчёт вёлся по нескольким критериям: профсоюзное членство, состояние охраны труда, трудовой дисциплины... Победителями смотра-конкурса художественного оформления стал коллектив терапевтического отделения стационара, создавший композицию «Корова и бычок играют на гармошке».

Так вот, не было бы разговора руководителей, декоративных свино- и молочно-товарной ферм на больничной территории, если бы этим занимался кто-нибудь другой, а не Ирина Петровна. Склонная к творчеству, она и коллектив способна зажечь своими оригинальными идеями.

Тяга к искусству проявляется у неё и при организации праздничных концертов, где она выступает в шуточных интермедиях. Многим работникам здравоохранения запомнился конкурс, приуроченный сразу к двум событиям — Дню медицинского работника и 35-летию БАМа. Мероприятие носило ярко выраженный творческий характер, имело тематическую направленность, обусловленную девизом: «Команда молодости нашей, команда без которой нам не жить», проходило в нескольких направлениях. Помимо блиц-номеров художественной самодеятельности нужно было проявить фантазию при выпуске стенгазеты, оригинально и красиво оформить клумбу на территории и удивить жюри кулинарными изысками. Следует заметить, что коллективы практически всех отделений и служб лечебного учреждения активно включились в конкурс, блеснули гранями индивидуальных талантов и неожиданным подходом к выполнению заданий. А Ирина, буквально вложившая душу в организацию конкурса, мастерски сыграла тогда на сцене больную старушку, не сумевшую толком объяснить врачу, зачем к нему пришла.

БЛАГОРОДНЫЕ ТРАДИЦИИ

Многое делается профсоюзом для формирования и поддержания нормального микроклимата в коллективе. Театрализованные представления в честь профессиональных и общегосударственных праздников, конкурсы художественной

самодеятельности раскрывают творческую суть медицинских работников, демонстрируют яркие грани их талантов и дарований.

Заботятся здесь и о поддержке преемственности традиций. В прошлом году, к 40-летию медицинского учреждения, значительно обновилась экспозиция музея НУЗ. Появился музей 10 лет назад, когда праздновалось 30-летие больницы. Идея нашла тогда в коллективе горячий отклик. Люди охотно несли фотографии, газеты, книги, ставшие экспонатами музея. Экспозиция получилась очень насыщенной, познавательной, дающей широкое представление об этапах становления и развития здравоохранения на БАМе. Однако на достигнутом не остановились. Усилиями членов комитета первичной профсоюзной организации — старшей медсестры терапевтического отделения Ирины Сергеевой, главной медицинской сестры Елены Лопаткиной, других ныне работающих и уже ушедших на заслуженный отдых медиков — сформирована новая экспозиция, теперь уже к новому юбилею учреждения здравоохранения. В ней много наглядного материала — снимков, выставленных на стендах и собранных в альбомах, рассказывающих о жизни разных подразделений больницы, есть книги по истории БАМа и другие интересные экспонаты. Пополнение музея новыми эксклюзивными свидетелями истории стало хорошим подарком к юбилею больницы.

Ещё одно благородное начинание: когда в 2013 году Приамурье постигла трагедия наводнения, администрация и профсоюзный комитет отделенческой больницы на станции Тында обратились к персоналу с призывом активно включиться в сбор средств для оказания помощи пострадавшим от паводка. Буквально за неделю было собрано и перечислено на спецсчёт свыше 150 тысяч рублей. А сотрудникам детской поликлиники, у которых от стихии пострадали близкие родственники, медработники собрали дополнительные средства для оказания адресной помощи.

ПО ТРУДУ И НАГРАДА

При всём объёме общественных нагрузок Ирина Петровна добросовестно выполняет работу, непосредственно входящую в круг её обязанностей. Она приехала на БАМ в 1977 году по распределению после окончания медицинского училища в Красноярском крае. Старожилы помнят, что в те времена абы кого на Стройку века не посылали. Трудолюбивую и исполнительную выпускницу направили в амбулаторию по-



ЧЛЕН КОМИТЕТА ППО НУЗ «ОТДЕЛЕНЧЕСКАЯ БОЛЬНИЦА НА СТАНЦИИ ТЫНДА», СТАРШАЯ МЕДИЦИНСКАЯ СЕСТРА ТЕРАПЕВТИЧЕСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ИРИНА ПЕТРОВНА СЕРГЕЕВА ВЫСТУПАЕТ В КОНЦЕРТНОЙ ПРОГРАММЕ ПЕРЕД КОЛЛЕГАМИ

сёлка Хорогочи. Тогда это был большой населённый пункт, где жили и трудились мостовики, строители магистрали, лесорубы. Народу было много, без дела медики не сидели.

Ирина работала добросовестно, набиралась опыта. Буквально через три года молодой специалист получила перевод в Тынду, в дорожную больницу, медсестрой в травматологическое отделение, а потом в терапевтическое, с которым у Ирины Петровны связано более 30 лет жизни. Значительную часть из них она активно работает в Совете медицинских сестёр. Руководитель Совета, главная медицинская сестра больницы Елена Ивановна Лопаткина, рассказывает:

— В состав общественного формирования входят самые ответственные, исполнительные и требовательные специалисты — старшие медицинские сёстры Розалия Микинуровна Комарова из реанимационно-анестезиологического отделения и Лариса Ефимовна Бояркина из хирургического отделения, Ирина Петровна Сергеева из терапевтического отделения и Светлана Михайловна Ямщикова из центральной стерилизационной, Вера Николаевна Коробейникова из амбулаторно-поликлинического подразделения №1 и Галина Владиславовна Старикова из клинко-диагностической лаборатории. Стаж работы каждой в этой должности насчитывает 10 и более лет. В составе Совета активно работают и молодые перспективные старшие медсестры Наталья Ивановна Максимова из первого терапевтического отделения АПП №1 и Екатерина Николаевна Кочеткова из женской консультации.

На заседаниях медсестры рассматривают вопросы, важность которых трудно переоценить. К примеру, «Организация работы среднего и младшего медперсонала в свете вновь вышедших нормативных документов», «Выполнение кодексов медицинской сестры и деловой эти-

ки РЖД», «Результаты проверки Роспотребнадзора». Совет контролирует деятельность пунктов предрейсовых медицинских осмотров машинистов и помощников машинистов тепловозов в локомотивных эксплуатационных депо Тынды, на станциях Дипкун, Верхнезейск, Тунгала, Лопча, Могол, внося тем самым большой вклад в обеспечение безопасности движения поездов.

Советом совместно с профсоюзной организацией организуются и проводятся конкурсы к памятным датам, дням медсестры и медицинского работника. Наш медперсонал участвовал в городских конкурсах по теме: «Мы против наркомании», «Здоровый образ жизни».

Ирина Петровна руководит санитарным сектором, а также работает в составе сектора лечебного питания, организует работу среднего и младшего медицинского персонала, заботится об эстетическом оформлении отделения, занимается санитарным просвещением больных.

Добросовестный труд ветерана не остаётся без внимания. Ирина Петровна отмечена главной для истинного бамовца наградой — медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали». Именные часы председателя Дорпрофжел — свидетельство её активного участия в общественной жизни. А в год 40-летия БАМа фотография Ирины Петровны Сергеевой была помещена на городскую Доску почёта. В выданном по такому случаю свидетельстве говорится, что такой чести она удостоена «за большой личный вклад в развитие и процветание города Тынды». Всё верно: процветающему городу нужны здоровые люди. Ради этого самоотверженно трудятся Ирина Петровна Сергеева и её коллеги — медицинские работники отделенческой больницы на станции Тынды.

ДОПОЛНЕНИЯ ВСТУПАЮТ В СИЛУ РЕШЕНИЯ ПРИНЯТЫ

На заседании двусторонней комиссии по коллективному договору ОАО «РЖД» рассмотрен ряд изменений в договор.

В связи с изменениями, внесёнными в статью 325 Трудового кодекса Российской Федерации, теперь предусмотрены льготы по проезду (пролёту) для работников районов Крайнего Севера и приравненных к нему местностей, начиная с отпуска за первый год работы (было — начиная с отпуска за второй год работы).

Уточнён порядок расчёта среднего заработка для всех пунктов договора, где он упоминается, а также расчёт размера ежемесячного пособия работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребёнком в возрасте от полутора до трёх лет в те месяцы, когда работ-

ник находился в таком отпуске неполный месяц.

Кроме того, вводится механизм постепенной замены выплаты материальной помощи семьям умерших работников и неработающих пенсионеров на страхование за счёт средств ОАО «РЖД» их жизни. Реализация этой нормы вступит в силу только после принятия с учётом мотивированного мнения первичной профсоюзной организации ОАО «РЖД» РосПРОФЖЕЛ соответствующих локальных нормативных актов компании, а также выбора по конкурсу страховой компании и заключению с ней соответствующего договора страхования.

После подписания Дополнительного соглашения к договору указанные изменения вступят в действие.

Одной из основных тем планового селекторного совещания ЦК профсоюза 23 сентября стала индексация заработной платы железнодорожников на 2,63 процента.

Председатель ЦК профсоюза Николай Никифоров значимым событием назвал договорённость с руководством ОАО «РЖД» об индексации заработной платы работникам компании с 1 октября 2014 года.

— Распоряжение подписано на проведение индексации на 2,63 процента. Это первая индексация в 2014 году. На заседании двусторонней комиссии мы обсудили вопрос доиндексации за текущий год, которую планируется провести с 1 марта 2015 года. Пока до конца непонятно, как сложится грядущий четвёртый квартал, поэтому договорились вернуться к этому вопросу позже, когда станет ясна ситуация с бюджетом на 2015 год.

В том же размере проиндексированы суточные машинистам локомотивов и помощникам машинистов. Так, размер суточных с 1 октября при нахождении в командировке до 10 дней составит 272 рубля в день, а при нахождении в командировке свыше 10 дней — 322 рубля. Также было принято решение о выплате с 1 октября суточных в размере 172 рублей железнодорожникам, постоянная работа которых осуществляется в пути следования железнодорожного подвижного состава.

Обратившись к вопросу оплаты труда, Николай Никифоров отметил, что средняя заработная плата в ОАО «РЖД» за восемь месяцев достигла 40447 рублей. По всем видам деятельности был отмечен рост заработной платы на 4,9 процента к аналогичному периоду

прошлого года, а реальная зарплата, в том числе и в дочерних структурах, снизилась на 2,1 процента. При этом всё более высокими темпами продолжает расти инфляция.

В ходе заседания председатель ЦК профсоюза поднял всё ещё актуальную проблему применения режима неполного рабочего времени.

— В структурных подразделениях, где выполняются экономические показатели, есть объёмы работы, которые соответствуют плановым объёмам прошлого года, люди не должны переходить на неполный режим рабочего времени. Это установка руководства компании и позиция профсоюза.

Также Николай Никифоров сообщил об итогах заседания двусторонней комиссии по подготовке и выполнению коллективного договора ОАО «РЖД».

— Были внесены существенные дополнения в коллективный договор. В том числе будет введён механизм страхования жизни железнодорожников за счёт ОАО «РЖД», который заменит систему выплат материальной помощи семьям умерших работников компании на страховые выплаты.

На заседании секретариата ЦК РосПРОФЖЕЛ от 9 сентября, как отметил Н.А. Никифоров, прошло обсуждение вопросов подготовки к зиме железнодорожных предприятий, в том числе обеспечения работников зимней спецодеждой, спецобувью, СИЗ и в целом соблюдения норм и правил охраны труда.

— Не лучшим образом сложилась ситуация на локомотиворемонтных заводах, где совершенно запущены вопросы бытового плана. К их решению необходимо отнестись макси-

мально серьёзно, вплоть до приостановки работ объектов, не соответствующих нормам охраны труда. Мы составили план необходимых мероприятий. На заседании правления профсоюз осветил эту проблему, требующую незамедлительного принятия действенных мер. Ведь зима не за горами.

В ходе совещания председатель РосПРОФЖЕЛ отметил высокий уровень проведения финала соревнований «Спорт поколений», состоявшегося 11-12 сентября в Сочи.

— В спортивном празднике приняли участие около 150 тысяч человек. Среди 24 команд впервые были крымские железнодорожники. Традиционно в играх приняли участие наши коллеги из Чехии, Белоруссии, Латвии. Победительницей финала стала команда Московской железной дороги, второе место завоевала Северо-Кавказская магистраль, а третье — участники с Горьковской железной дороги.

Председатель РосПРОФЖЕЛ сообщил, что 11 сентября на заседании Президиума ЦК профсоюза были приняты важные решения о созыве 16 октября Пленума ЦК профсоюза в Москве, а также о подготовке и проведении торжественного расширенного заседания ЦК профсоюза, посвящённого 110-летию РосПРОФЖЕЛ.

В ходе сентябрьского заседания прошло также обсуждение вопроса об участии профсоюза в Неделе действий Международной федерации транспортников 6-12 октября под лозунгом «Транспортники дают отпор — Организуемся глобально!» и в иницируемом ФНПР Дне действий, который состоится 7 октября.

Наталья ОХОТНАЯ

ПОРТАЛ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Регистрация на сайте «Электронное правительство. Госуслуги» предоставляет пользователям сети Интернет огромные возможности.

После регистрации на сайте «Электронное правительство. Госуслуги» вы сможете с его помощью и без утомительного стояния в очередях:

- подать заявление на загранпаспорт;
- оплатить счёт за квартиру, телефон, свет или Интернет;
- купить билет на поезд и самолёт;
- узнать сумму своей задолженности в налоговой службе и погасить недоимки;
- записать ребёнка в школу или детский сад;
- занять очередь к врачу в поликлинике;
- отследить, куда почта отослала вашу баннероль;
- разобраться со штрафами из ГИБДД;
- отправить запрос или пожаловаться на работу того или иного ведомства.

Инструкция по регистрации на сайте «Электронное правительство. Госуслуги»

В Интернете зайти на сайт <http://www.gosuslugi.ru>.

В правом верхнем углу выбрать кнопку «Регистрация».

Откроется следующая страница, на которой нужно выбрать рубрику «Граждане РФ», после чего надпись поменяет цвет на красный, и внизу страницы нажать кнопку «Далее».

На следующей странице внизу необходимо поставить галочку в окошке «Подтвердить» и нажать кнопку «Далее».

На следующей странице лучше выбрать первый раздел: «Получить код активации через «Почту России» и сделать отметку в круглом окошке, затем нажать кнопку «Далее». (Также зарегистрироваться и получить код активации можно в центре обслуживания «Ростелеком», куда необходимо обратиться с паспортом и свидетельством об обязательном пенсионном страховании СНИЛС).

На следующей странице откроется анкета, для заполнения которой понадобятся ваши личные достоверные данные: ФИО, номер СНИЛС, номер мобильного телефона, действующий адрес электронной почты в Интернете, домашний адрес с индексом.

На следующей после анкеты странице нужно заполнить поле оригинального пароля, который вы должны придумать сами.

После заполнения всех полей анкеты в течение нескольких секунд на мобильный телефон и адрес электронной почты поступят два разных кода, которые необходимо поместить в соответствующих окошках на следующей после анкеты странице.

Если всё сделано правильно, система сообщит, что на указанный почтовый адрес в течение двух недель будет отправлено заказное письмо с кодом активации доступа к «Единому portalу государственных и муниципальных услуг» на сайте <http://www.gosuslugi.ru>.

После получения кода активации его нужно активировать на сайте «Госуслуги». Для этого на сайте <http://www.gosuslugi.ru> в правом верхнем углу нажать кнопку «Вход», на следующей странице в правом верхнем углу выбрать кнопку «Ввести код активации», затем на открывшейся странице «Активизация учётной записи» выбрать тип «Регистрация граждан РФ» и ввести данные своего СНИЛС и кода активации. Далее система сообщит вам об авторизации.

Для входа на сайт «Электронное правительство. Госуслуги» необходим номер СНИЛС и ваш пароль.

ПРАЗДНИК ДОБРЫХ ПОЖЕЛАНИЙ

Во Владивостокской дистанции пути прошло празднование Дня пожилого человека.

Для бывших работников ПЧ-13 была организована экскурсия в ботанический сад, а затем на видовую площадку города Владивостока, с которой видны мост через бухту Золотой

Рог и остров Русский.

Именно здесь профсоюзный комитет организовал для виновников торжества фуршет, прошедший под пожелания ветеранам долгих лет жизни и здоровья.

Екатерина ДОНИК,
председатель ППО ПЧ-13

ПРОКУРАТУРА ПРИМЕТ ОБРАЩЕНИЯ

Работники Дальневосточной транспортной прокуратуры посетят предприятия Дальневосточной магистрали для приёма обращений от железнодорожников.

Общественные приёмные будут действовать во втором полугодии 2014 года на предприятиях Хабаровского, Владивостокского, Комсомольского, Тындинского и Сахалинского регионов Дальневосточной железной дороги.

График работы общественных приёмных в октябре 2014 года:

10 октября с 15:00 до 17:00 в эксплуатационном локомотивном депо Тынды, расположенном по адресу: Тынды, ул. Привокзальная, 1. В кабинете №215

приём будет вести помощник Тындинского транспортного прокурора А.С. Никитин.

23 октября с 08:00 до 10:00 на железнодорожном вокзале станции Архара, расположенной по адресу: Архара, ул. Привокзальная, 4. Приём проведёт помощник Биробиджанского транспортного прокурора Р.В. Невидимов.

23 октября с 16:00 до 18:00 в Сахалинском филиале Дорпрофжел, расположенном по адресу: Южно-Сахалинск, Коммунистический проспект, 78. Приём будут осуществлять помощники Сахалинского транспортного прокурора О.А. Мохова, М.А. Зыбина и С.Г. Коробочка.

ТЕРПИ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК...

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО НА СТР.1

В Дорпрофжел руководство ДИ все-таки обращалось, но отнюдь не в стремлении соблюсти законодательство. На имя председателя Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге было направлено письмо, датированное 4 сентября, за подписью начальника Дальневосточной дирекции инфраструктуры. Послание удивило подборкой весьма спорных «фактов».

Смысл обращения заключался в поиске дирекцией поддержки со стороны профсоюза «в урегулировании вопросов по пересмотру положений о премировании в структурных подразделениях». По мнению ДИ, профсоюз, вопреки своему основному предназначению — защищать законные права работника, — должен помочь дирекции эти права попирает.

В подтверждение необходимости применения «сверхнепопулярной» меры письмо сражало наповал цифрами. Оказывается, Дальневосточной ДИ не выполняется задание по производительности труда: «в июле выполнение составило 98,8 процента. Но, во-первых, затянувшаяся история с премированием началась ещё в апреле. По итогам пяти месяцев текущего года объём приведенной работы по Дальневосточной дирекции инфраструктуры составил 104,2 процента к плану и 113,3 процента к уровню прошлого года. Согласно официальному — а не удобному для ДИ — данным, Дальневосточная дирекция инфраструктуры за семь месяцев 2014 года обеспечила выполнение плана производительности труда на 102,9 процента за счёт выполнения приведенного объёма работы на 103,2 процента. Эти показатели зафиксированы протоколом селекторного совещания у первого заместителя Дальневосточной ДИ Д.С. Прудникова от 11 августа 2014 года.

Дирекция инфраструктуры, демонстрирующая искусственно заниженные показатели своей работы, словно притворяется живой совершенно отдельно от Дальневосточной железной дороги, на которой объёмы работы растут, о чём свидетельствуют цифры, озвученные на минувшем Пленуме главным инженером магистрали Владимиром Крапивным. Он отметил, что с начала текущего года объём приведенной работы на дороге составил 104 процента к плану и 113,7 процента к 2013 году, что позволило достичь выполнения показателей производительности труда на 103,6 процента и поднять уровень производительности по сравнению с прошлым годом на 16,6 процента. По показателям полугодия Дальне-

восточная магистраль занимает лидирующие позиции на сети дорог.

Но чужой для ДИ оказалась не только Дальневосточная железная дорога. Посторонними для неё стали свои же работники, о чём свидетельствует равнодушное отношение к ним. Слишком хладнокровные и необдуманные решения принимаются в отношении железнодорожников, находящихся, к своему несчастью, в подчинении дирекции.

Не преминули составители письма напомнить и о проблемах основного фактора: «с начала года на Дальневосточной железной дороге погрузка снижена к уровню прошлого года на пять процентов». Какое отношение к погрузке имеет Дирекция инфраструктуры? Видимо, ей очень хочется, чтобы отвечающие за инфраструктуру железнодорожники несли свои тяготы, но и работников Дирекции управления движением и компании в целом.

ДИ заявляет, что предпринимает все меры к повышению бюджетных параметров. И это чистая правда. Применяются все меры, жертвой которых в первую очередь становятся железнодорожники. Сокращённый режим рабочего времени, отпуска без сохранения заработной платы, а теперь ещё и снижение премии... Всё это словно из рога изобилия осыпает работников структурных подразделений ДИ. «Ограниченным кругом» работников, привлекаемых к режиму неполной занятости, дирекция считает «54 процента монтажников пути, 72 процента электромонтёров контактной сети, 89 процентов электромехаников СЦБ», а также всех слесарей по ремонту подвижного состава, распределителей работ и работников аппарата управления. Неужели все эти люди не имеют никакого отношения к безопасности движения поездов, их присутствие на рабочем месте необязательно, а сэкономленные на них деньги могут закрыть бездонную бюджетную брешь ДИ?

Интересно, что в успокаивающих беседах с коллективами снижение премии выставляется представителями дирекции спасением от применения непопулярных мер. Но в письме, адресованном от лица ДИ председателю Дорпрофжел, говорится о том, что снижение размера премии «позволит снизить применение режима неполного рабочего времени и повысить обеспеченность производственного процесса трудовыми ресурсами, что улучшит состояние технических средств, повысит надёжность и безопасность движения поездов, обеспечит более высо-

кое выполнение показателей премирования». Напрашивается вопрос, почему же нельзя сейчас, вместо снижения премии, избавиться от этого всем надоевшего режима неполного рабочего времени, если это должно произвести столь сногшибательный эффект? А с другой стороны, составители письма чётко дали понять, что даже после снижения размера премии люди продолжают ходить в отпуска без сохранения заработной платы и трудиться в режиме неполного рабочего времени, получая двойную «награду» за свой труд.

Откуда же взялась проблема с бюджетом затрат ДИ, а, следовательно, и со средствами фонда оплаты труда, от которого устанавливается зависимость премирования? Ответ напрашивается сам собой: это результат слабой позиции финансово-экономического блока дирекции по защите бюджетных параметров — бюджет необоснованно сокращается при перевыполнении объёмов работы и росте производительности труда.

Нельзя забывать и об оптимизации численности как причине набившей оскомину проблемы. Согласно данным вышеупомянутого письма в четвёртом квартале 2014 года «пересодержание численности по ДИ достигнет 914 человек». Откуда берётся эта масса «лишних» людей, если штат предприятий не укомплектован, неизбежно растёт кадровая текучка, и всё это — в условиях увеличивающегося объёма работ и неизменной технологии их производства? С каких пор дорога перестала нуждаться в трудовых ресурсах?

Вспомним, с какой решимостью ДИ пыталась сотворить произвол под названием «перевод сигнальщиков на аутсорсинг». Осознавали ли при этом вершители судеб, что устранение «ненужных», на их взгляд, сигнальщиков грозит групповыми несчастными случаями со смертельным исходом? Подтверждений чему — масса. Кстати, вопросам охраны труда в ДИ уделяется очень важное место... — последнее. На селекторных совещаниях в дирекции для них находится время только после обсуждения основных для ДИ вопросов — финансовых. Понятно, что здесь красивая цифра давно стала важнее живого человека. Не удивительно, что по охране труда у Дальневосточной дирекции инфраструктуры наихудшее положение на полигоне дороги. Видимо, слова президента ОАО «РЖД» о том, что люди — главное достояние компании, к ДИ никакого отношения не имеют. Сигнальщики, напрямую связанные с охраной труда, были просто вычеркнуты чьей-то решительной ру-

кой в стремлении слепо исполнить спущенный сверху план оптимизации. И при защите бюджета затрат Дальневосточная дирекция инфраструктуры ставших лишними людей просто не учитывала. С этого момента по причине, мягко говоря, необдуманного шага и начались бюджетные злключения Дирекции инфраструктуры: сегодня все не переведённые на аутсорсинг железнодорожники числятся «сверх плана», а к плану по труду возникает дефицит фонда оплаты труда.

— Среднесписочная численность в ПЧ-16 на август составила 577 человек, — отмечает председатель ППО Комсомольской дистанции пути Ирина Санакина. — А план по труду нам выдали всего на 532 работника. Получается, что на часть коллектива выделенного фонда оплаты труда не хватит. Вместе с руководителем ПЧ мы отправили запрос на увеличение плана по труду. Безуспешно. При этом по итогам августа план работ дистанция выполнила на 101 процент, но при низком плане по труду выполнение производительности составило 97 процентов. Получается, что показатели ПЧ Комсомольские, целенаправленно портятся искусственно созданным «пересодержанием». В начале года ПЧ была выполнена «балльность», но, несмотря на результаты работы, план по труду был уменьшен. С каких-то пор качество работы перестало влиять на количество выделяемых предприятию денег. Тяжёлая экономическая ситуация, оптимизация — объясняют нам.

Обстановка в коллективе, конечно, напряжённая. У людей сугубо отрицательное отношение к снижению премий. Пошли жалобы, началась кадровая текучка, пенсионеры вообще уходят, не раздумывая. О реальном росте заработной платы мы уже забыли. Рядом с нами много воинских частей, где и кадры требуются, и зарплата хорошая. Даже грузчиком можно заработать 20 тысяч. При втором разряде и без премии монтажники пути больше и не получат. У большинства наших монтажников пути именно 2 и 3 разряды. Даже с учётом снижения премий в план по труду мы не уложимся и будем вынуждены, как и прежде, брать дни без содержания. При этом «гулять» придётся всем, потому что 18 работников ИТР не покроют расходов на людей, которым фонда оплаты труда «не хватило». Но почему же контингент урезают на бумаге, почему не меняется технологический процесс и штатность, если у нас такое пересодержание? Надеюсь, что нам удастся относительно спокой-

но дожить до конца года, новую зарплату работники получат только в январе. И вот тогда мы можем столкнуться с ситуацией массового оттока кадров из дистанции, — подводит неутешительные итоги Ирина Санакина.

ПЧ-16 укомплектована всего на 97 процентов, но явная нехватка кадров не спасает от появления в коллективе «лишних» людей. Всё это происходит в условиях оптимизации и действующего запрета на приём. Планы по труду в ПЧ Комсомольск стали резко урезать с начала 2014 года. Изначально появился план на 560 человек, затем — на 550, 545... и вот пришёл сентябрь, а вместе с ним и новая цифра — 532. Здесь определёнno прослеживается стремление авторов показателя свести всё к нулю: меньше работников — меньше расходов. Только вот кто будет работать в дистанциях пути, электроснабжения, СЦБ, вагонных депо? Неужели со временем функции всех этих людей возьмёт на себя аппарат управления ДИ?

Теперь ясно, что главное лицо в управленческом аппарате Дирекции инфраструктуры, направляющее всю деятельность дирекции — экономист, вернее, целый финансово-экономический блок. Не от их ли «замечательной» работы Дирекцию инфраструктуры постоянно лихорадит, кидая то в жар, то в холод? Искусственно созданный дефицит фонда заработной платы, необоснованные планы по труду, вошедшее в привычку повальное применение режима неполной занятости и отпусков без сохранения заработной платы и как результат — череда просчётов в работе, неприличное по своим размерам снижение премий... Чем ещё предстоит полатиться работникам ДИ за чужие просчёты, халатность, равнодушие?

Можно представить себе, с какой «достоверной» информацией представители ДИ поощают коллективы структурных подразделений, знакомя их с «тяжёлой обстановкой». «Войдите в наше положение» — фраза весьма неуместная, особенно если она адресована рядовым железнодорожникам, далеко не избалованным жизнью, а тем более заработной платой. Кто войдёт в их положение — положение людей, на пустом месте лишаемых куска семейного бюджета?

— Служба оплаты труда Дальневосточной дирекции инфраструктуры первоначально назначила встречу с работниками дистанции на 9 сентября, — рассказывает председатель профсоюзного комитета пути Галина Миная. — Но она не состоялась по веским причинам. Лю-

дей к этой встрече я готовлю морально и информационно. Нельзя, чтобы работников ввели в заблуждение. Интересно, как будет выглядеть эта беседа? Себя выступающие, конечно, преподнесут в позитивном свете, расскажут о том, какое у них тяжёлое финансово-экономическое положение, что профсоюз поднимает шум на пустом месте... И что же, работники, услышав эту ложь, с радостью согласятся отказаться от своих честно зарабатываемых денег? Театр абсурда какой-то. Подписи путейцев, свидетельствующие о том, что они просто присутствовали на таком собрании, выдаются затем мастерами «беседовать» за согласие работников на снижение премии на 30 процентов. Ведётся абсолютно нечестная игра. Работники не понимают, в чём расписываются, а после разъяснений профкома в ужасе хватаются за голову. При этом в адрес председателей профкомов представителями ДИ допускаются совершенно незаслуженные нелестливые высказывания. А что значит «войти в положение» дирекции в полной мере ощутили наши инженерно-технические работники. Их премия будет снижена на 40 процентов, вдобавок к этому они продолжают гулять без содержания по три дня в месяц. Сентябрь не стал исключением из правил. Людей не щадят. Бремя репрессивных мер становится всё тяжелее. Если мы не отстоим права наших путейцев, то уже с 1 ноября премиальное снижение вступит в силу. В этом случае бригадир пути ПЧ-11 потеряет 7270 рублей, начальник участка — 14125 рублей, а мастера дорожные лишатся 13597 рублей. И это только за счёт снижения премии. Не будем забывать, что продолжится снижение премии по распоряжению начальника дистанции за упущения в работе. Такая напряжённая ситуация, конечно, сказывается на настроении коллектива. С начала года число уволившихся из нашей дистанции достигло почти 60 человек. В основном это высококвалифицированные специалисты — инженеры, диспетчеры, опытные бригадиры... Кем мы их заменим?

На минувшем Пленуме в докладе начальника дороги говорилось о том, что магистраль работает с перевыполнением планов. По словам представителей Дирекции инфраструктуры, у нас всё просто ужасно. Теперь они нашли новое оправдание своему «беспределу»: мы везём низкооплачиваемые грузы. Но ведь колесо-то продолжает крутиться. И монтеру пути совершенно неважно, какие грузы перевозит это колесо. Самое обидное, что по показателям работы по итогам второго квартала 2014 года Уссурийская дистанция пути заняла первое место среди предприятий магистрали, мы получили мотивацион-

ный фонд начальника дороги — одним словом, у нас отличные показатели работы. Однако план по труду дают совершенно неадекватный нашим заслугам. При штатном расписании в 512 человек для дистанции спускается план по труду на 462 работника. На 50 человек нам недодают фонд оплаты труда. Вот каким образом наша дирекция проводит неудавшуюся в своё время оптимизацию дежурных по поезду и сигналов. При этом заработная плата работников, вписавшихся в план, отнюдь не станет выше. Люди хранят свои расчётные листы. И сравнивая «расчётки» сегодняшние и пятилетней давности, значительной разницы в оплате труда мы не видим. Что же говорить о последствиях грозящего нам всем снижения премий? Получив зарплату, рассчитанную «по-новому», люди просто прослезятся. Вот тогда работников уже ничто не удержит на дороге. Железнодорожники просто хлынут с предприятий.

Желание представителей Дирекции инфраструктуры провести собрание по снижению премии с коллективом ВЧДЭ-4 в отсутствие профлидера председателю профсоюзного комитета эксплуатационного вагонного депо Уссурийск Татьяне Цахоевой показалось странным. Что за нескрываемый страх перед аргументами оппонентов в лице людей, компетентных в наболеем вопросе — защитников прав и интересов работников?

— Уверена, что сотрудники ДИ сознательно будут проводить разъяснительную работу с коллективом в моё отсутствие, — отмечает Татьяна Николаевна. — В день «икс» я буду в отпуске с выездом. Присутствие профкома на собрании, в ходе которого желаемое будет выдаваться за действительное, для них совсем нежелательно. Специалисты дирекции, конечно, расскажут о том, как работникам сейчас прекрасно живётся. Особенно после увеличения заработной платы на целых 10 процентов в связи с введением 421 Федерального закона. И при этом, конечно, не упомянут, что данная компенсационная выплата за условия труда не имеет никакого отношения к премии. Людей к предстоящему собранию готовлю, проводя разъяснительные беседы. Напечатано обращение от лица профсоюзного комитета депо. Его обязательно зачитают перед началом собрания. Нельзя позволять морочить людям головы. Коллектив, конечно, уже в курсе грозящих перемен. Надо сказать, настроение у работников просто аховое. И не удивительно. Жизнь дорожает, а зарплата падает.

Третий квартал мы доживём спокойно. А вот уверенности в дальнейшем благополучии нет никакой. На четвёртый квартал нам обещают спустить такие планы по тру-

ду, от которых нам станет совсем не до веселья. За восемь месяцев текущего года нашему предприятию удалось сэкономить 4,5 миллиона рублей, из них 3,5 миллиона — результат экономии от применения режима неполного рабочего времени и отпусков без сохранения заработной платы. Пока у нас есть возможность выплачивать фонд мастера, мы её используем. Однако в ближайшем будущем ДИ поставит нас в условия, когда мы будем лишены даже таким образом сэкономленных средств. Это не означает, что применение непопулярных мер прекратится. Очередная телеграмма от дирекции обязывает работников, не связанных с безопасностью движения поездов, оформить в сентябре текущего года по личным заявлениям три дня в режиме неполного рабочего времени.

Слушая выступления президента компании В.И. Якунина, в которых говорится, что рост реальной заработной платы работников является приоритетной задачей компании, что забота о семье — одна из главных задач холдинга, сложно понять политику Дирекции инфраструктуры в вопросе 30-процентного снижения премиального вознаграждения за результаты работы.

Железнодорожникам не так просто существовать в условиях перманентной нестабильности. С начала года, как отмечает Татьяна Цахоева, из ВЧДЭ-4 уволилось более ста человек. Молодёжь приходит в депо, но ненадолго. Не устраивает уровень заработной платы, неадекватный физически сложным условиям труда на открытом воздухе. Редкий вагонник, доработав до заслуженной пенсии, готов остаться на предприятии. Не стоит оно того.

— Живём, как на пороховой бочке, — вполне резонно подытоживает разговор председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Уссурийск.

Удивляет текст письма, направленного Дирекцией инфраструктуры в адрес Дорпрофжел, и убеждённости в том, что коллективы структурных подразделений ДИ «с пониманием воспринимают» решения, единолично принятые дирекцией, проигнорировавшей мнение работников и мотивированное мнение ППО. С такой уверенностью в своей правоте и вседозволенности проводимая руководством дирекции разъяснительная работа в трудовых коллективах превращается в настоящий фарс. Формализм, не более того. А молчание коллектива в ходе таких разъяснительных работ — далеко не знак согласия. Здесь вернее применить выражение «народ безмолвствует», проща говоря — находится в шоке от происходящего.

— Прошли встречи представителей ДИ с работниками нашей дистанции, — сообщает председатель проф-

кома Ружинской дистанции пути Марина Колесниченко. — Там, где я присутствовала, задавались горячие вопросы, но открытых ответов я так и не услышала. В итоге, выдав желаемое за действительное, представители дирекции отчитались: работники согласны работать со снижением премии. Хотя после таких собраний путейцы в один голос говорили мне: «Да кто же согласен работать как прежде, но меньше получать?!». На собраниях, проходивших без меня, работников просто вводили в заблуждение, выдавая им ложные факты и не спрашивая их мнения по поводу снижения премии. При этом умалчивалось, что монтеры пути будут терять не менее пяти тысяч рублей, а инженерно-технические работники лишатся семи-восьми тысяч. У людей отнимут значительную часть заработной платы. Говорить, что путейцы на это «согласны», просто некорректно.

На проверку сложная экономическая ситуация — оправдание надуманное. Путицев не обманешь: они устали сходить на обочину, пропуская поезд. Сейчас не 2008 год, когда станции просматривались насквозь, а работники сами были согласны на неполный режим рабочего времени. Сегодня поезда идут один за другим. Не изменились нагрузки на путь, межремонтные сроки, технология проведения основных видов работ. Тогда на каком основании можно настаивать на сокращении премии и говорить, что если мы не пойдём на этот «щадящий» режим премирования, то нас будут сокращать? Но с голого рубаху не снимешь.

Экономические показатели — это у нас главное, а о безопасности труда вспоминается в последнюю очередь. Зачастую тогда, когда трагедия уже произошла. Оптимизация и экономия везде стоят на первом месте, а какой кровью всё это даётся, никого не интересует. Держите план — отлично. А если несчастный случай — виноват начальник ПЧ.

Экономисты ДИ должны признать свои ошибки и тот факт, что не справляются со своими прямыми обязанностями, играя роль распределителей работ. Распределяя плановые задания, они надуманно экономят заработную плату, искусственно «задирая» производительность труда, что на следующий год ударит нас только сильнее: уже не по три дня мы будем ходить в отпуски без содержания, а по пять-семь дней. От плановых цифр, которые мы зарабатываем в этом году, мы должны будем держать набранный темп. Я специально интересовалась у представителей ДИ методикой выдачи планов по труду и причинами их ежемесячного снижения. Меня направили к экономистам нашей дистанции. Но и они не смогли дать от-

вета, потому что его просто нет. Вывод один: плановые задания ничем не обеспечены. Сегодня в ПЧ Ружино расчётная численность примерно 575 человек, по штатному расписанию — 496. При этом план по труду разбивается почти ежеквартально: в июне он был рассчитан на 449 человек, а уже к концу лета снизился до 439. Десять человек убрали неизвестно куда. Где же обоснование? Вот что пугает. Почему при очевидном росте объёмов работ не делается корректировка планов? Мы бы поняли, если бы ввели какую-то энергосберегающую технологию, новое оборудование, высвободив людей. Но ничего этого нет. Наши путейцы по-прежнему работают ломом, лопатой, молотком весом в четыре килограмма, в отсутствие транспорта пешком добираются до места работы по шесть километров, как это происходит на станции Бурлит, где нет дорог. А путейцы ещё отбывать надо и вернуться назад. Сможет ли он на скромную зарплату позволить себе питание, которое обеспечит восстановление сил, затраченных на работе, и насколько справедливо при таком положении дел требовать от него производительности труда?

Сегодня «рекомендуют» гулять по три дня без содержания работникам, не связанным с движением. Но ещё немного, и эти меры коснутся монтеров пути, потому что исключительно работники ИТР необходимых для вхождения в бюджетные параметры средств не экономят. И путейцы уже начинают писать подобные заявления. Продолжится применение этой меры и после снижения премии. А требования к работникам постоянно растут. Где же человеческое отношение к людям? Центральная дирекция инфраструктуры стала в приказном порядке регулярно, до двух раз в неделю, привлекать наших начальников отделов, экономистов во внеурочное время, а именно в 21 час по местному времени, к участию в селекторных совещаниях. Это прямое и неправомерное нарушение не только режима, но и охраны труда. У нас неосвещённые улицы. У многих маленькие дети, которых оставить не с кем, и они вынуждены сидеть на поздних селекторах рядом с мамами по полтора-два часа. Почему вдруг Москва стала организовывать рабочий процесс так, как ей удобно? У нас что, война началась? Зачем проводить селекторные совещания, которые сводятся к простой констатации факта, и почему их нельзя начинать в 16 часов местного времени, когда в Москве 9 утра? Дальневосточных железнодорожников уже и за людей не считают? Иначе как произволом работодателя всё происходящее не назовёшь.

ФОКУС С ПЕРЕОДЕВАНИЕМ

Решение масштабной задачи обеспечения спецодеждой работников Дальневосточной железной дороги всегда было связано с рядом сложностей. А в этом году ситуацию и вовсе нельзя назвать благополучной. К ней больше подходит другое выражение: вызывающая опасения. На дворе октябрь, а конца-края проблемам спецодежды практически по всей Дальневосточной магистрали пока не видно.

Наибольшие опасения вызывает уровень готовности к зиме Дальневосточной дирекции инфраструктуры. В службе пути ДИ так «ответственно» подошли к серьёзному вопросу, что в пылу «растеряли» более половины денежных средств, предназначенных для обеспечения как летней, так и зимней спецодеждой, спецобувью и другими СИЗ дальневосточных путейцев.

Технической инспекцией труда профсоюза был выявлен не поддающийся здравому смыслу факт. Оказалось, что для обеспечения работников предприятий службы пути летней и зимней спецодеждой, спецобувью и другими СИЗ лимит финансирования на 2014 год был утверждён с невероятным дефицитом в 59 миллионов рублей! Расчётная потребность затрат составляла 108,1 миллиона рублей, однако утверждённый лимит финансирования по каким-то причинам «достиг» всего 49,1 миллиона. Этой суммы, как посчитали экономисты ДИ и главный инженер службы пути, должно было хватить на то, чтобы путейцы исправно одевались и обувались в течение всего 2014 года. О чём думала в данном случае целая команда «профессионалов», какой «инновационный» метод расчёта лимита финансирования использовала? Это большой вопрос. Избавившись от «ненужной» лавины доли средств на спецодежду, спецобувь и другие СИЗ, ДИ и служба пути, по сути, «оптимизировала» таким нестандартным образом половину работников путевого хозяйства, которые должны были работать без спецодежды или... исчезнуть в неизвестном направлении. Откуда же взялась такая непоколебимая уверенность в своей правоте у вершителей путейских судеб? Может, проблема в том, что за спецодеждой отвечают люди, которые её не носят?

К этому, мягко говоря, промаху руководства и финансово-экономического блока ДИ и руководства службы пути со спецодеждой, в котором местные «деятели» по привычке объявили «крайней» Москву, столица не имела никакого отношения.

Где средства, предназначенные для спецодежды, окажутся нужнее, решали, конечно, да лёгкие от реальных потребно-

стей железнодорожников экономисты. А как ещё объяснить политику бездумного урезания заявок предприятий без учёта реального количества работников и их потребностей в спецодежде? А что? Зарплата у рядового железнодорожника ежегодно «растёт», и он может себе позволить регулярно раскошелиться на спецодежду. Но кому захочется эффективно работать в нечеловеческих условиях исключительно в качестве винтика большого механизма, обязанного трудиться без спецодежды, премий... просто потому, что кому-то так экономически выгодно?

Такое легкомысленное отношение к обеспечению работников спецодеждой — случай уникальный. Урезанный лимит финансирования был утверждён недрогнувшей рукой, и с чувством выполненного долга все успокоились... Опрометчивость поступка, похоже, так и не была осмыслена управленческим аппаратом ДИ.

Явная угроза дальнейшей недопоставки спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты работников путевого хозяйства заставила Дорпрофжел бить во все колокола. Худшие опасения технической инспекции труда профсоюза, как и предполагалось, оправдались очень скоро. Небывалая и непростительная беспечность и недальновидность Дальневосточной дирекции инфраструктуры, в том числе и службы пути, привела к ожидаемому итогу: в третьем квартале «тщательно рассчитанные» средства на спецодежду, спецобувь и другие СИЗ подошли к концу с ощутимым перерасходом общей суммы. На четвёртый — зимний — квартал денег на спецодежду для путейцев просто не осталось.

Впрочем, менее масштабные, но всё-таки явные проблемы со спецодеждой затронули все хозяйства подчинения ДИ. Под удар попали вагонники, энергетики, СЦБисты... В ДИ, судя по всему, решили, что зиму железнодорожники прекрасно отработают и в летней спецодежде и спецобуви. Но и даже на это денег у дирекции хватило «с натяжкой». Так, заявка 1-2 кварталов «со скрипом» выполнялась уже в июле-августе.

Технической инспекцией труда Дорпрофжел начальнику Дальневосточной дирекции инфраструктуры С.В. Максимцеву было направлено Представление от 23.07.2014 об устранении выявленных нарушений ст. 212 и 221 ТК РФ в части не обеспечения работников дирекции инфраструктуры спецодеждой и спецобувью. Никому не дано нарушать законодательство, согласно которому работник своевременно и в полном объёме должен обеспечиваться спецодеждой, спецобувью, средствами индивидуальной защиты, смываю-

щими и обезвреживающими средствами.

После более чем полугодичного пребывания в прострации, потревоженная профсоюзом ДИ всё-таки спохватилась, осознав, что железнодорожники реально рискуют остаться в зиму без порток. Службами Дирекции инфраструктуры были сформированы дополнительные заявки на поставку зимних видов СИЗ в третьем и четвёртом кварталах текущего года. Удивительным образом нашлись и средства, которые в ДИ так любят экономить — преимущественно на рабочих. Для хозяйства пути на третий квартал было дополнительно выделено 10 миллионов рублей, на четвёртый квартал — 34 миллиона рублей, в том числе для службы пути — 23 миллиона рублей. Приказом начальника дирекции от 8.08.2014 №ДВОСТ ДИ-343 на главных инженеров служб была возложена ответственность за формирование и корректировку заявок на поставку СИЗ в 2015 году. Неужели до этого указания главные инженеры такими вопросами не интересовались? В срочном порядке были утверждены и заявки на 2015 год: по службе пути лимит финансирования на год по СИЗ составил 106 миллионов 805 тысяч рублей плюс дополнительно на очищающие средства, репелленты и прочее будет выделено 14 миллионов 838 тысяч рублей.

Невероятные «свершения» Дальневосточной ДИ, конечно, сложно повторить, но это не значит, что «белыми и пушистыми» остаются другие дирекции магистрали. В целом 2014 год без преувеличения можно назвать самым проблемным в плане обеспечения железнодорожников спецодеждой.

Неблагополучная ситуация и на самом холодном — Тындинском — регионе дороги. По результатам проверок, проводимых технической инспекцией труда в структурных подразделениях Тындинского региона на предмет наличия и обеспечения работников зимней специальной одеждой и обувью, были выявлены факты отклонения планов поставки от заявленной потребности предприятий на год. Причина — ежеквартально проводимые корректировки в сторону разительного уменьшения дирекциями плана финансирования на приобретение СИЗ. Так, по Тындинскому региону за девять месяцев заявленная потребность в зимних СИЗ оказалась уменьшенной по костюмам «Осмотрщик» на 60 процентов, «Сварщик» — на 41 процент, «Механизатор» — на 46 процентов, «Движенец» — на 59 процентов, «Электрик» — на 12 процентов. Та же участь постигла и зимнюю обувь: «лишних» валенок оказалось 15 процентов, а сапог «Се-

вер» — 23 процента. По зимним головным уборам заявленная потребность была уменьшена на 31 процент, а по шапкам трикотажным — на 54 процента.

Но самое интересное, что план поставки за девять месяцев 2014 года оказался существенно недовыполненным по целому ряду СИЗ: по костюмам «Дефектоскопист» — на 27 процентов, «Энергетик» — на 28 процентов, «Движенец» — на 19 процентов, по полупальто — на 16 процентов, по сапогам «Север» — на 17 процентов.

Что же скрывается за этими общими для региона цифрами? На сегодняшний день в Тындинской дистанции пути работники не обеспечены валенками в количестве 208 пар. В Дипкунской ПЧ зимний костюм «Путеец» не достался четырём работникам, а сапоги «Север» — 32 путейцам. В Верхнезейской дистанции пути зимними головными уборами не обеспечены 26 работников. В Февральской дистанции электроснабжения зимних костюмов «Энергетик» не хватило четверым работникам, сапог «Север» — трём. В ремонтном вагонном депо станции Тынды ОАО «ВРК-2» согласно годовой заявке в плане на третий квартал работники не обеспечены семью ватными куртками, 12 парами валенок и 12 зимними головными уборками.

— Обеспеченность зимней спецодеждой по итогам девяти месяцев текущего года вызывает тревогу, — отмечает технический инспектор труда Тындинского филиала Дорпрофжел Вадим Валиев. — Заявленная ранее необходимая потребность не выполняется по некоторым наименованиям СИЗ в связи с ежеквартальными корректировками, проводимыми на уровне дирекций. Корректированные данные поступают в ОМТО регионов. Соответственно, план поставки отличается от потребности предприятий. При этом отмечается невыполнение даже откорректированного плана поставки спецодежды, спецобуви и других СИЗ.

Пока только процентов на 80 обеспечены зимней спецодеждой, спецобувью и другими СИЗ работники Владивостокского региона Дальневосточной магистрали.

— Завоз зимней спецодежды, спецобуви и СИЗ будет продолжаться и в четвёртом квартале текущего года, — рассказывает технический инспектор труда Владивостокского филиала Дорпрофжел Александр Лашин. — При этом процесс должен быть завершён к началу отопительного сезона, то есть к 15 октября. Но эти сроки вряд ли будут соблюдены. Например, в эксплуатационном вагонном депо Уссурийск 106 работников не обеспечены зимними комплектами «Осмотрщик», 31 человек — ком-

плектами «Механизатор» и 43 работника — комплектами «Энергетик». Зимними сапогами «Север» не обеспечены 116 вагонников. В эксплуатационном локомотивном депо Уссурийск не обеспечены комплектами зимней спецодежды и сапогами двое «первозимников». Напряжённая ситуация в ПЧ Ружино с зимними перчатками. В эксплуатационном локомотивном депо Ружино есть проблема с обеспечением работников локомотивных бригад зимней спецобувью. К приходу минусовых температур необходимой спецодежды, спецобуви и СИЗ на предприятиях может не оказаться. К концу октября ситуация станет более ясной. Но с такой плохой подготовкой к зиме сталкиваюсь впервые. Например, в прошлом году к началу октября как минимум на 90 процентов работники региона уже были обеспечены зимней спецодеждой и спецобувью.

Что говорить об обеспеченности зимней спецодеждой и спецобувью, когда до сих пор на предприятия Владивостокского региона дороги недопоставлена летняя! Так, на 25 сентября 2014 года в Партизанской дистанции пути летней обувью — сапогами и юфтевыми полуботинками — не были обеспечены 367 работников, а трикотажными перчатками и х/б рукавицами — 426. У 343 работников дистанции отмечены просроченные сроки носки обуви. В эксплуатационном локомотивном депо Ружино 22 работника локомотивных бригад не обеспечены летними полуботинками, а костюмов «Механик» не имеет 41 человек. Во Владивостокской ПЧ шестеро монтеров пути линейного участка №13 по станции Угловой не обеспечены летней обувью. Не получены со склада ДМТО 1050 пар перчаток трикотажных Уссурийской дистанцией пути, где ими не обеспечены 367 работников. На 28 сентября в эксплуатационном локомотивном депо Уссурийск 27 работников не обеспечены летними ботинками, 49 — летними костюмами х/б. В Ружинской ПЧ не хватает сапог и полуботинок кожаных на двуслойной подошве 68 монтерам пути.

Специфические проблемы со спецодеждой возникают и на Комсомольском регионе Дальневосточной железной дороги. Так, в Комсомольской дистанции пути работники нуждаются не только в рукавицах и перчатках, но и в... сигнальных жилетах!

— Реальная потребность дистанции в сигнальных жилетах составляет 2120, — рассказывает председатель ППО ПЧ-16 Ирина Санакина. — Но по итогам сентября мы получили всего 680. Не поступило и половины от необходимого количества. Хотя по нормативам сигнальные жилеты долж-

ны меняться каждые три месяца. Пока только к 15-20 октября ожидаем и поступления сапог «Север».

Техническим инспектором Комсомольского филиала Дорпрофжел было установлено, что на отдельные виды спецодежды и спецобуви заявки предприятий Комсомольского региона к 1 октября выполнены не в полном объеме: по костюмам утепленным «Механик» — только на 89,9 процента, «Путеец» — на 89,8 процента, по сапогам «Север» — на 85,1 процента, по валенкам — на 90,9 процента.

В дистанциях пути Комсомольского региона неудовлетворительная ситуация с обеспечением зимней спецобуви. Так, в Тырминской дистанции пути не хватает 76 пар валенок и 56 пар утепленных сапог «Север», в Этыркенской ПЧ — 50 пар сапог «Север», в Амгуньской дистанции пути из необходимых 65 пар сапог «Север» получено только 25.

В эксплуатационном вагонном депо Комсомольск-на-Амуре из заявленных 169 комплектов утепленных костюмов на 2014 год план поставки утвержден на 93 комплекта, на 1 октября текущего года получено всего 99.

Предприятия Хабаровского региона Дальневосточной железной дороги сталкиваются с классической проблемой — несоответствующим потребностям размерно-ростовочным рядом получаемой спецодежды и спецобуви. А на Сахалинском регионе дороги общую картину обеспеченности спецодеждой портит путевая машинная станция №336.

— В рамках заявочной кампании была установлена потребность в 3000 пар летних перчаток, 2000 пар зимних перчаток, 3000 пар зимних рукавиц, в зимней специальной одежде в количестве 96 комплектов, — отмечает председатель первичной профсоюзной организации структурных подразделений Дирекции инфраструктуры Сахалинского региона Александр Кознов. — Однако в плане поставок Дирекции материально-технического обеспечения данные средства защиты отсутствуют. Работники на протяжении 2014 года приобретали перчатки за свой счет, что недопустимо и противоречит статье 221 Трудового кодекса Российской Федерации. Обеспечение работников зимней специальной одеждой должно быть закончено к 1 октября 2014 года. С учетом двухлетнего срока носки зимней специальной одежды для обеспечения работников ПМС-336 на 1 января 2015 года потребуется 30 комплектов 50 размера, пять комплектов 60-62 размера и 11 комплектов 44 размера, которые в плане поставки 2014 года отсутствуют. Надо принимать незамедлительные меры для решения проблемы.

Как бы ни хотелось дальневосточным железнодорожным предприятиям оперативно и качественно подготовиться к работе в холода, окончания процесса обеспечения зимней спецодеждой, спецобуви и другими СИЗ пока не видно. И вздохнуть спокойно можно будет только при одном условии: когда каждый имеющий право на получение спецодежды работник магистрали будет ею обеспечен и надежно защищен от дальневосточного мороза.

Наталья ОХОТНАЯ



ХВАЛА ВСЕМ ВАМ, УЧАСТНИКИ СТЫКОВКИ!

ПРОДОЛЖЕНИЕ. НАЧАЛО В «ПЖ» № 17

«ВИТКИ» ТРУДНОСТЕЙ МОНТЕРОВ ПУТИ

Остановившись на Кодаре, свои «витки» трудностей подсчитывали и монтеры пути. Вспоминает Иван Варшавский:

— Не сразу поверилось, что в таком месте, как это ущелье, можно вести отсыпку. Труднейшие условия, почти отвесные косогоры, сложные подъезды к насыпи. Водители треста «Запбамстроймеханизация» демонстрировали образцы мастерства и выдержки, показывая при этом высочайшие темпы работ, отличную организацию труда. Они здорово от нас оторвались и 6 сентября на разъезде Кодар устроили митинг по поводу окончания работ на отсыпке земполотна. Это произошло на 18 дней раньше установленного срока сдачи земполотна. Не верилось, что они уложатся в сроки, а тут — на тебе!

Не отставала с монтажом водопропускных труб и бригада Володи Степанничева. Последняя точка оставалась за нами. И сработать мы должны были не хуже их. К тому же на обходе из-за крутизны уклона тепловоз не мог подавать в голову более двух порталов звеньев. А это всего 350 метров пути. Причём из-за слишком крутых кривых затрачивали на укладку одного портала по полтора часа вместо обычных 15-20 минут. Ко всему прочему, приходилось резать рельсы и заново сверлить в них отверстия под болты скрепления.

В первые дни больше километра в сутки укладывать не получалось. Поэтому мы и установили себе срок окончания обхода 12 сентября. В итоге процедура заняла шесть дней, мы всё-таки увеличили суточную укладку до 1,27 километра и сократили срок укладки на несколько дней...

Это один из примеров работы монтеров пути. Могу поспорить с теми, кто утверждал и утверждает, что путейцы легко добывали себе славу. Со стороны, действительно, всё выглядит красиво и зрелищно. Более того, всё время они и путеукладчик в центре внимания: их фотографируют, у них берут интервью, к ним привозят иностранцев, гостей БАМа. Не жизнь — картинка!

Но лишь немногие знали, какой ценой всё это давалось, какие трудности подстерегали монтеров на пути к стыковке. Грязь, промокшая насквозь одежда,



ГЕРОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА, БЫВШИЙ НАЧАЛЬНИК ППСО «БАМТРАНССТРОЙ» ЕФИМ БАСИН

запах пота и креозота, холодный ветер, изнуряющая жара, проливные дожди, снежные бури, физическое и психологическое перенапряжение. Непогода — постоянный спутник монтера пути. И если другим хоть где-то можно переждать ненастье, путеец не может себе позволить бросить укладку, особенно если намеченный километр определяет конечную цель года. В 1984 году такой целью являлась стыковка, к которой активно готовились.

ФИНАЛЬНАЯ «ОПЕРАТИВКА»

В начале сентября 1984 года в двух километрах от головы укладки состоялось последнее заседание оперативно-штаба стройки. Председательствовал заместитель начальника Главбамстроя Л.К. Нестерчук.

Положение по стыковке в момент заседания штаба было такое: разрыв между путеукладчиками составлял 23 километра. Механизаторам оставалось только довести до проектных отметок и сдать заказчику с хорошим качеством земполотно, а мостовикам — оставаться в работе мосты.

Подводя итоги двух предыдущих недель, Леонид Кириллович сказал:

— Поставленные целевые задачи по стыковке выполнены на отлично. Приход рельсов 1 сентября на разъезде Скульбан и Таку — огромная победа строителей. Все задействованные

МИТИНГ В ЧЕСТЬ СТЫКОВКИ. СЛЕВА НАПРАВО: АЛЕКСАНДР БОНДАРЬ, НАЧАЛЬНИК «ГЛАВБАМСТРОЯ» КОНСТАНТИН ВЛАДИМИРОВИЧ МОХОРТОВ И ИВАН ВАРШАВСКИЙ. СРЕДИ ПОЧЕТНЫХ ГОСТЕЙ — ДВАЖДЫ ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, ГЕНЕРАЛ АРМИИ ДМИТРИЙ ДАНИЛОВИЧ ЛЕПЮШЕНКО

на стыковке подразделения сработали выше всяких похвал. Следует особо отметить коллективы мостоотрядов №55 и №74. Ударно трудились и мехколонны треста «Бамстроймеханизация»: №151, №148, №155, №116 и особенно 158-ая. Установил рекорд укладки верхнего строения пути коллектив бригады Александра Бондаря — 40 километров в месяц. Досрочно закончены возведение земполотна и монтаж водопропускных труб на обходе Кодарского тоннеля. Единственная проблема по стыковке, стоящая ныне перед руководителями подразделений, — это отправка людей на отдых. Но никто не хочет покидать рабочие места.

Всё в конечном итоге работало на укладку пути. И чем ближе становился день стыковки, тем всё чаще упоминались фамилии Варшавский — Бондарь. Пройденные путеукладчиками километры свидетельствовали не только о наличии шпал, рельсов, готовности земполотна, мостов, водопропускных труб, но и о неумолимом приближении великой трудовой Победы. И хотя в средствах массовой информации и пропаганды шли материалы с разных точек и из разных подразделений, главенствующей темой всё же была укладка. На каких километрах путеукладчики и сколько осталось — были главными вопросами дня. В этой ситуации деятельность известных на стройке бригад, экипажей, занятых на строительстве труб, мостов, отсыпке земполотна, буровзрывных работах, доставке в голову укладки рельсошпальной решётки и грузов отодвинулась на второй план, уступив место монтерам пути.

ОКОНЧАНИЕ В «ПЖ» №20

Иван ШЕСТАК,

ветеран БАМа, Почётный гражданин города Тынды

Фото Андрея ДЮКАРЕВА и из личного архива Геннадия АСТАХОВА

О ПЕРСПЕКТИВАХ МОЛОДЁЖНОЙ ПОЛИТИКИ КРАЯ

Представители Молодёжного совета Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге приняли участие в Слёте молодёжи, занятой в различных отраслях экономики края.

Слёт, нацеленный на повышение общественной роли и социальной значимости молодёжи, был организован министерством спорта и молодёжной политики Хабаровского края, краевым центром молодёжных инициатив, межпоселенческим социально-культурным молодёжным центром Хабаровского муниципального района и Центром патриотического воспитания молодёжи «Лидер».

На площадке туристического комплекса «Зимка» 25 и 26 сентября объединились свыше 50 работников предприятий и организаций, представителей молодёжных советов, специалистов в сфере молодёжной политики из 15 муниципальных образований Хабаровского края. Профсоюзную молодёжь на слёте представила команда Молодёжного совета краевого объединения организаций профсоюзов.

В течение двух дней молодые работники и специалисты обсуждали важные вопросы в сфере молодёжной политики и обменивались опытом работы с молодёжью в своих территориальных районах, а также принимали участие в различных мероприятиях и образовательных программах. Организаторы слёта и приглашённые тренеры провели для активистов тренинги на командообразование, ознакомили с основами таймменеджмента и построения SMART-плана работающей молодёжи, обучили навыкам системного мышления. Во время слёта молодые лидеры также смогли получить юридическую консультацию. На все интересующие вопросы молодёжи в сфере трудового законодательства и защиты трудовых прав и социально-экономических интересов ответила правовая инспекция труда отдела правовой и социальной защиты аппарата Хабаровского краевого объединения организаций профсоюзов Наталья Вологодина.

Центральным мероприятием слёта стало заседание координационного совета по работе с молодёжью, занятой

в различных отраслях экономики Хабаровского края. С молодыми активистами встретились представители министерства спорта и молодёжной политики правительства края — и.о. заместителя министра — начальник управления молодёжной политики Иван Джуляк, и.о. заместителя председателя комитета по физической культуре и спорту Всеволод Мохирев и директор краевого центра молодёжных инициатив Сергей Гайер. Участники заседания обсудили молодёжную политику в регионе и дальнейшие перспективы её развития, наметили план проведения совместных молодёжных мероприятий в крае на 2015 год.

Также в рамках слёта состоялся конкурс на звание лучшего молодого специалиста, участие в котором приняли пять активистов. По результатам трёх конкурсных этапов победителем стала председатель Молодёжного совета профсоюзной организации «Представительство в г. Хабаровске» ОАО «ДГК» Екатерина Бакулева.

По данным прес-службы Хабаровского профобъединения



| ШКОЛА |

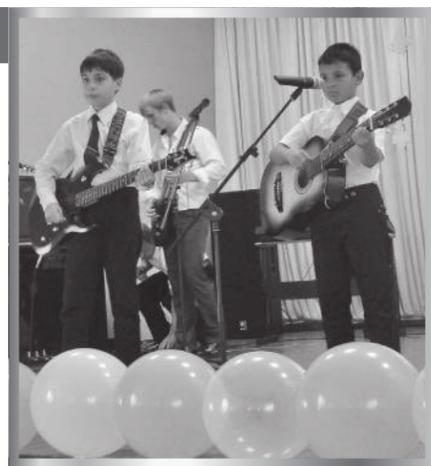
УЧИТЕЛЯМ В ПОДАРОК

Комсомольский филиал Дорпрофжел поздравил коллектив школы-интерната №30 ОАО «РЖД» с Днём учителя.

Торжественное собрание в честь Дня учителя прошло в актовом зале школы-интерната №30 Комсомольска-на-Амуре.

Директор школы Наталья Минько поздравила педагогический коллектив с профессиональным праздником и вручила работникам почётные грамоты и благодарности. Наград в этот день удостоились также ученики школы, отличившиеся в городских и дорожных предметных олимпиадах.

Правовой инспектор Комсомольского филиала Дорпрофжел Ярослава Кушнир поздравила преподавателей школы с профессиональным праздником тёплыми словами и сладкими подарками — тортами.



Отличным презентом для учителей стал праздничный концерт, подготовленный школьниками. На сцене зала пели, танцевали, читали стихи и демонстрировали актёрское мастерство учащиеся не только начальных, но и выпускных классов.

Юрий ВОЛКОВ,

специалист по работе Комсомольского филиала Дорпрофжел

| СПОРТ |

БОРЬБА ЗА КУБОК

В Тынде прошла ежегодная спартакиада молодёжи Дальневосточного филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания».

Профсоюзная организация Дальневосточного филиала ОАО «ФПК» приняла активное участие в организации и проведении этого мероприятия не только в финансовом плане. В спартакиаде участвовали председатели ППО пассажирских вагонных депо Владивосток, Тынды и Хабаровск. Профактивом был организован конкурс «Домашнее задание» на спортивную тематику и учреждены поощрительные призы и дипломы.

В течение двух дней молодёжь пассажирского



комплекса из Тынды, Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре, Владивостока соревновалась на стадионе, отремонтированном к 40-летию БАМа, в беге, прыжках, волейболе, футболе и дартсе.

Главный приз спартакиады — переходящий кубок — второй год подряд завоевала спортивная команда молодёжи Пассажирского вагонного депо Владивосток. Все её участники были поощрены за спортивную победу профсоюзным комитетом предприятия ЛВЧД-3.

За рамками соревнования для участников спартакиады была организована экскурсия в музей

БАМа, где железнодорожники познакомились с историей строительства Байкало-Амурской магистрали и города Тынды.

За короткое время, проведённое в столице БАМа, работники различных предприятий Дальневосточного филиала ОАО «ФПК» успели подружиться, обсудить волнующие проблемы, поделиться впечатлениями и продемонстрировать свои танцевальные, песенные, спортивные и стихотворные таланты.

Наталья КУНДЕЛЕЕВА,
председатель ППО
Дальневосточного филиала
ОАО «ФПК»

ОЗНАКОМИТЕЛЬНАЯ ЭКСКУРСИЯ

Подготовительная группа воспитанников детского сада №256 — будущих первоклассников — побывала на экскурсии в школе-интернате №30 ОАО «РЖД».

Путешествие по школе для маленьких гостей началось с библиотеки. Ребята угадывали названия сказок, имена героев, слушали чтение отрывков любимых книг.

Посетили будущие первоклассники и самый популярный среди школьников кружок моделирования, где увидели модель железной дороги с движущимися по ней поездами. Не отрывая глаз, «подготовишки» смотрели на макет вокзала, сделанный руками кружковцев. Блестели стальные рельсы, а локомотивы гудели, поражая воображение маленьких зрителей...

В кабинете, где выставлены творческие работы школьников, малышам понравились мягкие игрушки, вышивки, аппликации, изделия из бусин, бисера и бумаги, сшитые вручную наряды для кукол, сделанные своими рука-



ми бижутерия...

Завершая путешествие по школе, немало уставшие, но довольные, ребята отдохнули в комнате психологической разгрузки, где всё располагает к покою.

Галина СТОРОЖЕНКО,

социальный педагог школы-интерната
№30 ОАО «РЖД»,
Комсомольск-на-Амуре