

## ПРОБЛЕМА

# Нулевая терпимость

## Страсть к наживе отключает у человека способность мыслить логически

ПРОБЛЕМА КРАЖ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ИМУЩЕСТВА в большей или меньшей степени актуальна во все времена. И ладно бы ЭТИМ ЗАНИМАЛИСЯ исключительно посторонние люди – их логику, хоть и с трудом, ещё можно понять. Но когда это делают свои же, да ради небольшой, зачастую разовой выгоды... Такие факты с трудом укладываются в голову, ведь в случае раскрытия однозначно последует увольнение. И тогда вчерашний работник лишается и возможности получать стабильный доход, и различных социальных гарантий. В чём здесь логика?

– Да, воровали всегда, – констатирует начальник службы управления персоналом ЮУЖД Олег Анфолов. – Сегодня нельзя сказать, что во всех коллективах у нас царит образцовый порядок и дисциплина. Кроме того, играет свою существенную роль и откровенно наплевательское отношение отдельных руководителей к имуществу компании. Речь идёт о случаях, когда на перегонах оставляют материалы верхнего строения пути, буквально провоцируя людей.

Статистика – вещь упрямая. Согласно ей, в прошлом году за хищения имущества ОАО «РЖД» были задержаны 24 железнодорожника. Для сравнения: годом ранее таких было всего семь. И, к сожалению, самая печальная ситуация в этом вопросе сложилась в локомотивном комплексе, потому что 22 человека из числа задержанных – машинисты и их помощники. Объяснение этому есть, и вполне простое. Металл, как правило, слишком тяжёлый и громоздкий, да и стоит вроде бы не так дорого. Чего, естественно, не скажешь о «горючке». Доход в этом случае можно получить совсем другого уровня, как кажется преступникам, при этом не слишком рискуя. Думая так, они совершают большую ошибку.

– Удивительно, но часть задержанных совершали одноразовые хищения на относительно небольшие суммы – около 10–15 тысяч рублей, – рассказывает первый заместитель начальника службы Ольга Козинцева. – Это меньше уровня заработной платы машиниста или его помощника. Но страстное желание получить даже такие деньги разом необъяснимо пересиливает.

Когда смотришь информацию, в которой описаны суммы хищений, диву даёшься, насколько они небольшие. К примеру, в этом году машинист и его помощник украли 200 литров дизельного топлива стоимостью в четыре с половиной тысячи рублей. То есть по две с небольшим тысячи на каждого. И ради этого стоило рисковать? В 2014-м был ещё более странный, не поддающийся объяснению случай. С одного из вагонных ремонтных участков пропали четыре пары рукавиц. Ущерб составил 400 рублей. И вроде бы он невелик, но виновного нашли и уволили.

Локомотивные бригады – это чаще всего работа в паре. Если один совершает противоправные действия, задача второго воспрепятствовать этому. К сожалению, в данном вопросе успехи пока небольшие. В кадровом блоке дороги уверены, что причин тому несколько. Главная заключается в том, что на недостаточном уровне проводится профилактическая работа, призванная сократить количество случаев воровства. К примеру, машинисты и их помощники сформированы по колоннам. В каждой порядка 50 локомотивных бригад, а это от 80 до 100 человек. Им руководит машинист-инструктор. Этот специалист обязан знать своих подчинённых, их проблемы. Он должен беседовать с людьми, рассказывая о вопиющих случаях нарушения и о том, какие последствия могут ждать преступников. Причём обсуждать должны не только случаи, которые произошли на родном предприятии, но и в других подразделениях в границах Южно-Уральской магистрали.

– Понимаете, как бы верёвочка не вилась, она всё равно приведёт к закономерному концу, – продолжает Олег Александрович. – Ещё не было ни одного случая, когда человек мог воровать безгранично долго. Надо отдать должное нашим правоохранительным органам. Они применяют разные методы оперативной деятельности, вплоть до отслеживания телефонных переговоров.

## ЗДОРОВЬЕ

## Медики предупреждают: не поддавайтесь панике!

Ситуация «по гриппу» на ЮУЖД находится под контролем.

Несмотря на то что на минувшей неделе медики зафиксировали серьёзный прирост заболевших гриппом и ОРВИ, специалисты уверены: ажиотаж вокруг эпидемии искусственный.

– За четвертую неделю года количество случаев заражения ОРВИ в целом по ЮУЖД составило 119 человек и ещё 15 с диагнозом «грипп», – рассказывает ведущий инспектор-врач отдела лечебно-профилактической работы Региональной дирекции медицинского обеспечения на ЮУЖД Владимир Любавин. – Как видно, по сравнению с вирусными инфекциями, от которых, к сожалению, не придумали вакцины, число случаев гриппа небольшое. Однако по сравнению с прошлой неделей общий прирост заболевших со-

ставил 510 человек. Хотя эпидемия и охватила многие регионы, заболеваемость укладывается в обычные сезонные рамки. А через две-три недели волна и вовсе пойдёт на спад.

В прошлом году пик эпидемии пришёлся на первые недели февраля, и количество заболевших находилось на том же уровне.

Чтобы уберечь работников ОАО «РЖД» от гриппа, специалисты негосударственных учреждений здравоохранения на ЮУЖД провели ежегодную прививочную кампанию. Изменчивость вирусов гриппа заставляет учёных проводить анализ циркулирующего на данный момент подтипа возбудителя и, исходя из этого, определять состав вакцины, которая будет применена. В вакцину этого года были заложены и антигены против вируса H1N1 – «свиного» гриппа, что позволило со-



Преступников всегда манило то, что находится в баках этих тепловозов

– Очень часто из-за необдуманных действий этих людей страдают целые семьи, – отмечает ведущий специалист по управлению персоналом Ирина Епанчинцева. – Была такая история в Оренбурге. Из эксплуатационного локомотивного депо за кражу дизельного топлива уволили машиниста, дело перешло в суд. В отдел кадров предприятия пришла женщина, представила супругой железнодорожника. Она очень просила оставить его на работе, говорила, что у них много детей. Однако политика ОАО «РЖД» в этом отношении очень строга. Возникает вопрос, о чём думал машинист, когда шёл на дело? Прощения нет даже за четыре рукавицы, чего уж говорить о топливе...

Причём железнодорожников на преступления очень часто подбивают обычные жулики. Ведь на самом деле случаев, когда похищенное дизельное топливо машинисты и их помощники использовали в личных целях, не так уж много.

– Та же самая статистика наглядно показывает, что на преступления идут люди, которые отработали далеко не один год, – сетует начальник службы управления персоналом ЮУЖД. – Они прекрасно знают систему работы, понимают, где необходимо подправить данные, сфальсифицировать их. Но



Начинаешь сопоставлять маршрутный лист и бортовой журнал, и видно, что пробег заявлен относительно небольшой, а в баке практически пусто

надо понимать, что при необходимости такая схема легко вскрывается. Начинаешь сопоставлять тот же маршрутный лист и бортовой журнал, и видно, что пробег заявлен относительно небольшой, а в баке практически пусто. Получается, что старшие товарищи, вместо того чтобы обучать и воспитывать молодёжь, прививать ей ценности компании, наоборот, соврачают, предлагая способы незаконной наживы. Они сбивают ребятам жизненные ориентиры на все последующие годы. И куда в данном случае смотрят машинисты-инструкторы, которые проводят контрольно-инструкторские проверки, куда смотрит руководство депо в лице заместителей по эксплуатации, главные инженеры, которые также отвечают за все эти вопросы?

Специалисты по кадрам отмечают, что для предотвращения подобных преступлений в последние годы сделано немало. К примеру, существует комитет по профилактике правонарушений среди работ-

ников структурных подразделений и ДЗО. В ходе его заседаний можно обменяться мнениями, а также разработать эффективные меры противодействия. Одну из них, кстати, скоро можно будет увидеть на телеэкранах. Ролик, посвящённый проблеме, будут показывать в дорожном учебном центре подготовки и повышения квалификации рабочих массовых профессий. Таким образом, новичкам-железнодорожникам можно будет подробно рассказать, а их старшим коллегам ещё раз напомнить о случаях воровства и о том, какое наказание за этим следует.

Другая мера – ящик доверия. Впервые её опробовали в Южно-Уральской дирекции тяги, а теперь планируют распространить на весь полигон дороги. Не каждый способен пойти к руководству и доложить о противоправных действиях коллег, хоть и видит это постоянно. Выходом могло бы стать анонимное сообщение.

– Все факты будут проверяться, – говорит Ирина Епанчинцева. – Ложные сообщения, естественно, будут отбраковываться. Кстати, у наших людей интересная психология. Сообщать о преступлении, якобы, плохо. А разве хорошо воровать имущество компании? Надо ещё учитывать, что коллектив, где выявлен не чистый на руку железнодорожник, ли-

шается права участия в отраслевом соревновании. Соответственно, он по определению не может победить и получить денежное вознаграждение. Вот и получается, что преступники подставляют коллег.

– К тому же не надо строить иллюзий и думать, что в дальнейшем сможешь устроиться на любое другое железнодорожное предприятие, – констатирует Олег Александрович. – Существует единая база данных, по которой мы проверяем кандидатов для приёма на работу. Там всё написано, а чистая трудовая книжка для нас ничего не значит. К тому же претенденты проверяются по базам данных правоохранительных органов. И в завершение хотел бы сказать: мы прекрасно осознаём, что принимаемые меры профилактики не могут на 100% гарантировать защиту от жуликов в своих рядах. Тем не менее мы и впредь будем делать всё, чтобы их число было как можно меньше.

Александр Кичигин

## ОПТИМИЗАЦИЯ

## Дистанция расширяет границы

В соответствии с приказом президента ОАО «РЖД» с 1 января 2016 года своё существование прекратило одно из старейших предприятий Южно-Уральской железной дороги – Троицкая дистанция сигнализации, централизации и блокировки. Она волилась в состав соседки – Карталинской дистанции СЦБ.

– Это сделано в целях оптимизации прежде всего управленческого аппарата. В общей сложности к нам перешло из ШЧ-7 65 представителей основных профессий, – отмечает начальник Карталинской дистанции СЦБ Сергей Свечкарев. – Сейчас мы занимаемся решением организационных вопросов, связанных с передачей имущества. Хочу сразу пояснить, что в работе этого участка не произойдёт серьёзных изменений, всё будет функционировать в штатном режиме. В Троицке остаётся заместитель по производственному участку, два сменных диспетчера, которые будут задействованы только в дневное время, и ремонтно-технологический участок для ремонта и обслуживания приборов СЦБ.

Надо сказать, что Карталинской дистанции СЦБ досталось не самое худшее предприятие. ШЧ-7 имеет богатую историю и славные трудовые традиции. Первое упоминание о ней относится к 1913 году, когда вдоль железнодорожного пути прокладывалась телеграфная линия. В течение ста лет дистанция неоднократно реорганизовывалась. Она входила в состав то Троицкой, то Пермской железных дорог, а в апреле 1934 года была переименована в седьмую дистанцию сигнализации и связи Южно-Уральской железной дороги.

Каждое десятилетие в Троицкой дистанции было связано с определённым этапом в техническом перевооружении. Но особенно большая работа по модернизации и внедрению новой техники коллективом ШЧ-7 была проделана уже в новом столетии. На 84 стрелках станций Троицк, Магнай, Кумысное смонтированы и включены в работу устройства электрической централизации, участки Нижнеулевская – Троицк – Тумак оборудованы устройствами УКПС и САУТ, внедрена диспетчерская централизация «Сетунь».

До реорганизации зона ответственности дистанции простиралась от станции Нижнеулевская до станции Карталы. Эксплуатационная длина участка – 181 километр. Троицкая дистанция по своему численному составу и количеству обслуживаемых технических устройств была самой маленькой на Южно-Уральской железной дороге, но тем не менее это не мешало её коллективу добиваться высоких результатов. В ШЧ-7 за предыдущие годы был накоплен хороший потенциал, в том числе и человеческий, и благодаря этому она не раз побеждала в соревнованиях как на уровне ЮУЖД, так и компании.

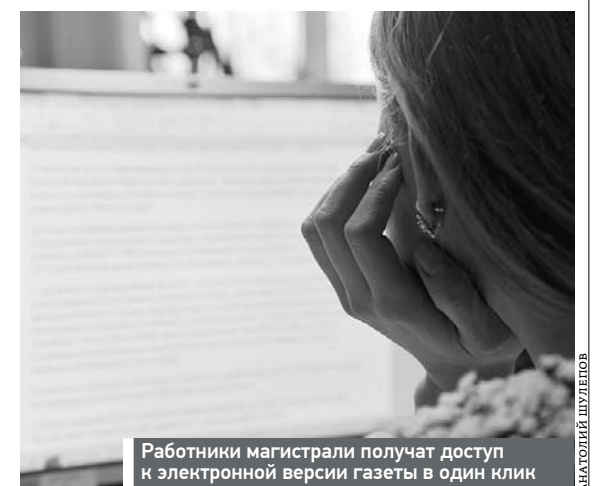
Что касается Карталинской дистанции СЦБ, то в ходе слияния двух предприятий её границы претерпели существенные изменения не только со стороны Челябинского направления, но и по южному ходу. От неё в свою очередь к ШЧ-Орск отошли станции Айдырля, Шильда, Теренсай. С учётом прошедшей реорганизации сегодня эксплуатационная длина ШЧ-Карталы составляет 391 километр, что на 100 километров больше, чем было раньше.

– Конечно, всё это на первом этапе создаёт нашему коллективу определённые трудности при обслуживании устройств СЦБ, но все проблемы вполне решаемые. Главная задача прежняя – обеспечение безопасности движения поездов. И мы её будем решать совместными усилиями, – подчёркивает начальник ШЧ-8 Сергей Свечкарев.

Вячеслав Чеботько

## НОВШЕСТВО

## Читайте с экрана!



Работники магистрали получают доступ к электронной версии газеты в один клик

С сегодняшнего дня изменяется подход к распространению электронных версий газеты «Призыв» и других корпоративных изданий.

Ранее газетные полосы рассылались руководителям подразделений в виде pdf-файлов, затем распространялись среди сотрудников по электронной почте или любым другим доступным способом. С начала текущего года предприятия Южно-Уральской дороги перестали получать корпоративные издания привычным путём. Работникам Челябинского информационно-вычислительного центра (ИВЦ) потребовалось всего месяц, чтобы внедрить новую схему распространения газет и журналов. С 1 февраля на рабочем столе каждого компьютера, подключённого к системе передачи данных ОАО «РЖД», появится новый ярлык. Он откроет пользователям доступ к свежим номерам и архиву газет, размещённым на портале АО СУДИТ.

Установка ярлыков происходит дистанционно, без необходимости появления сотрудников центра на удалённых рабочих местах. На сегодняшний день доступ к корпоративным изданиям получили пользователи более 10 тысяч рабочих мест, расположенных в границах магистрали.

– Оперативные компьютеры, которые работают круглосуточно, для использования недавно установленных ярлыков придётся перезагрузить. Остальные читатели смогут ознакомиться с электронной версией газеты сразу после начала рабочего дня в понедельник, – сообщил начальник Челябинского ИВЦ Михаил Жуков.

Наталья Лукьянчикова

Сергей Мартынов