

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



12 сентября 2007 г.
№ 17 (49)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

КАНИКУЛЫ ПОЗАДИ

НОВОСТИ



Вот уже две недели как закончилось лето и детвора, отдохнувшая от учебы, вновь села за парты. Более шести тысяч детей железнодорожников отдохнули в оздоровительных лагерях РЖД и Роспрофжелеза. В четырех оздоровительных лагерях дороги за три смены побывало более четырех тысяч детей, 291 ребенок выезжал на Черноморское побережье в «Юбилейный» и «Жемчужину России».

В детском оздоровительном лагере в Наречном за три смены отдохнули 1103 человека. Третья смена проходила

под названием «Мы — островитяне», потому и большинство мероприятий было в этом духе, как, например, игра «Последний герой», соревнования которого начались буквально с первых дней. На четвертый день пребывания детей в оздоровительном лагере из одиннадцати участников, представителей всех отрядов, «уцелело» пять. Они и состязались между собой в бассейне, выясняя, кто пройдет в финал. В результате победитель получил приз.

Окончание на 3-й стр.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И СОТРУДНИЧЕСТВО

В торжественной обстановке, с участием железнодорожников разных профессий, отмеченных правительственными наградами в канун праздника, впервые в истории железнодорожного транспорта страны министром транспорта РФ Игорем Левитиным и председателем Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Николаем Никифоровым было подписано Соглашение о взаимодействии и сотрудничестве между Министерством транспорта РФ и Роспрофжелезом на 2007–2010 годы.

Соглашение позволит совместно решать вопросы, связанные с социально-экономической защитой работников железнодорожного транспорта, профсоюзу — участвовать в разработке проектов законодательных и нормативных правовых актов, содействовать совершенствованию системы оплаты труда, внедрению современных достижений науки и техники, улучшению условий труда и другим вопросам.

Как сказал Игорь Левитин, трудовые коллективы должны быть под защитой государства, профсоюза, взаимный поиск интересов направлен на одну главную цель: обеспечение безопасности движения. Николай Никифоров отметил, что принятый документ поможет поднять взаимоотношения между работниками, их представителем — профсоюзом и работодателями на принципиально новый уровень, даст дополнительный импульс для подготовки проектов законов, касающихся социальных интересов железнодорожников.

Текст соглашения читайте на 3-й стр.

СТИПЕНДИАТЫ РЖД

ОАО «РЖД» определило 185 лучших аспирантов и студентов вузов, колледжей и техникумов железнодорожного транспорта. По распоряжению президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина они получат стипендии имени Павла Мельникова и Александра Штигица.

Стипендию имени П. Мельникова, учрежденную ОАО «РЖД» два года назад, в 2007/2008 учебном году, получают 150 человек. Ежемесячной стипендии в размере 4000 рублей удостоены 15 аспирантов. В их числе представители ДВГУПСа:

— Александр БАРБАЧКОВ — кафедра электроснабжения транспорта, 2 год обучения;

— Ольга КЛИНKOVA — кафедра электротехники, электроники и электромеханики, 2 год обучения.

По 2600 рублей ежемесячно будут получать 65 студентов 3–5 курсов ведущих железнодорожных вузов страны, в том числе студенты ДВГУПСа:

— Алексей ГИБШЕР — «Электроснабжение железных дорог», 4 курс;

— Федор ДМИТРЕНКО — «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», 4 курс;

— Юрий КАБАЛЫК — «Электрический транспорт железных дорог», 4 курс;

— Вадим КУПРИЯНОВ — «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте», 3 курс;

— Денис МАРЧУК — «Организация перевозок и управление на транспорте», 3 курс;

— Александр МОЛОДЦОВ — «Мосты и транспортные тоннели», 4 курс;

— Александр ШУМОВ — «Вагоны», 5 курс;

— Максим ЯРАНЦЕВ — «Локомотивы», 5 курс.

Ежемесячная стипендия в размере 1300 рублей присуждена 70 учащимся железнодорожных колледжей и техникумов, в том числе:

— Маргарита МЕДВЕДЕВА — Уссурийский техникум железнодорожного транспорта, «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте», 2 курс;

— Анна ЗЕЛЕНСКАЯ — Хабаровский техникум железнодорожного транспорта, «Организация перевозок и управление на транспорте», 3 курс;

— Дмитрий ТКАЧУК — Тындинский техникум железнодорожного транспорта, «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог», 4 курс.

В прошлом году ОАО «РЖД» учредило стипендию имени А. Штигица. Она назначается студентам, обучающимся в очной форме по специальностям экономического профиля. При определении кандидатов учитываются успеваемость, результаты научных исследований, уровень владения иностранными языками и активное участие в общественной жизни вуза.

В 2007/2008 учебном году ежемесячно по 2600 рублей будут получать 35 студентов. В числе стипендиатов студенты ДВГУПСа:

— Андрей КОБЫЛИЦКИЙ — «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)», 4 курс;

— Светлана МАРКЕВИЧ — «Коммерция (торговое дело)», 3 курс;

— Мария МИГУНОВА — «Бухгалтерский учет, анализ и аудит», 3 курс;

— Елена САЙФУТДИНОВА — «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)», 4 курс.

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

НЕПОТОПЛЯЕМЫЙ «ТИТАНИК»

Когда же приплывет айсберг, который сможет переломить ситуацию в партизанской поликлинике?

В прошлом номере нашей газеты был опубликован материал, в котором рассказывалось о грубых нарушениях Трудового кодекса со стороны главного врача поликлиники на ст. Партизанск Юрия Долгих. Там же сообщалось, что в адрес Департамента здравоохранения направлено ходатайство руководства дороги и президиума дорпрофсоюза о расторжении трудового договора с главным врачом НУЗ «Узловая поликлиника на ст. Партизанск» в порядке ст. 195 ТК РФ за грубые систематические нарушения трудового законодательства, законодательства о профсоюзах и приказа президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина № 268 от 05.12.2006 года.

Казалось бы, выводы главный врач должен сделать соответствующие. Он и сделал...

«Главным врачом поликлиники Долгих Ю. В., вопреки положениям Трудового кодекса РФ, «Соглашения о социальном партнерстве в ОАО «РЖД», решениям дорпрофсоюза проводится деятельность, парализующая работу профсоюзного комитета предприятия...», — такими словами

начинается докладная председателя филиала дорпрофсоюза Натальи Ляминой на имя начальника региональной дирекции по медицинскому обеспечению Виктора Салашника. И причина тому есть.

Обидевшись на профсоюз за то, что вскрылись все его пренебрежения в адрес ТК РФ (читай — людей, работающих в данном НУЗе), господин Долгих третьего сентября взял у председателя профкома Л. П. Доценко учетные карточки с целью нанесения на них своей резолюции. После этого учетные карточки были переданы в бухгалтерию предприятия, работники которой по собственной инициативе собирают заявления членов профсоюза на удержание профвзносов и на выход из состава Роспрофжелеза.

На просьбу председателя профсоюзного комитета главный врач и бухгалтерия категорически отказались вернуть учетные документы. При этом они не отказывают себе в удовольствии вызывать работников НУЗа в кабинет главного врача и предлагать им написать заявление о выходе из профсоюза. А это уже, извините, господин Долгих, наруше-

ние Конституции РФ, предоставившей человеку самостоятельно решать быть или нет ему в общественной организации, деятельность которой оговорена опять же в ТК.

Есть и еще один пример продолжения прежней деятельности главного врача. В ходе проверки было обнаружено, что приказы на поощрение или лишение такового работников должны согласовываться с профсоюзным комитетом, чего не делалось, а если и были подписи, то, как выяснилось, поддельные. Уже через месяц после заседания президиума, точнее 31 августа, председателю профкома принесли на согласование приказ от 15 июня о лишении премии работников. Тогда как заработная плата за июнь, включая и премирование, была выплачена...

Лично меня, как и, наверняка, многих читателей, удивляет одно: это что за непотопляемый «Титаник» объявился в Партизанске? И какую такую поддержку имеет он, коль уверовал в свою вседозволенность и безнаказанность? А не пора ли, господа, в прокуратуру обратиться?

Антонина ПИВНЕВА

ДЕНЬГИ НА ОХРАНУ

Более 152 млн. рублей затратила за семь месяцев 2007 года Дальневосточная железная дорога на мероприятия по улучшению условий и охраны труда.

С начала года произведен ремонт трех систем общего освещения, оборудованы 17 кабинетов и 398 уголков по охране труда, 182 уголка по пожарной безопасности, отремонтировано 855 погонных метров маршрутов служебных проходов, оборудованы и отремонтированы 38 умывальных и 20 душевых кабин, приобретены 1345 гардеробных шкафов для работников всех хозяйств и т. д. За семь месяцев оборудованы 22 пункта обогрева для работников хозяйства пути и дирекции по ремонту пути и инженерных сооружений.

Всего на мероприятия по предупреждению травматизма израсходовано 102,6 млн. рублей, на улучшение условий труда и приведение рабочих мест к нормам охраны труда затрачено 50 млн. рублей.

До конца 2007 года на дороге планируется израсходовать еще около 100 млн. рублей на мероприятия по улучшению условий и охраны труда, в том числе на предупреждение травматизма — более 60 млн. рублей.

НАХОДКИ ВЕТЕРАНОВ

В городе Свободном Амурской области найден и отреставрирован памятник начальнику Амурской железной дороги Михаилу Алексеевичу Кахельнику. Захоронение было обнаружено ветеранами-железнодорожниками на городском кладбище. Как сообщили в службе по связям с общественностью Забайкальской железной дороги, до недавнего времени о памятнике и месте захоронения начальника Амурской железной дороги генерал-директора тяги III ранга Михаиле Кахельнике известно не было.

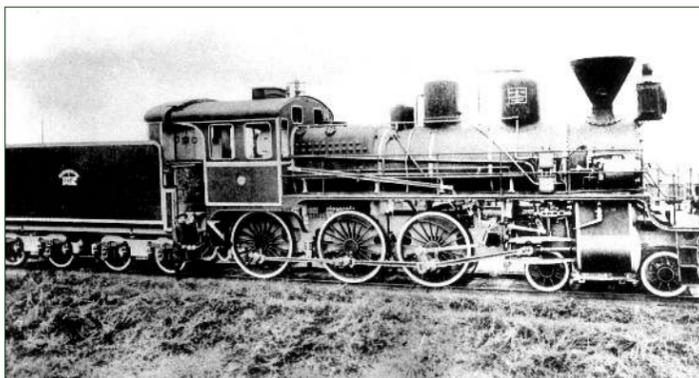
Как потом стало известно от родственников Кахельника, могилу несколько лет назад разграбили «черные металлоры», были похищены металлическая ограда и бронзовая звезда установленная на памятнике.

Руководством Свободненского отделения Забайкальской железной дороги было решено отреставрировать памятник. Силами Свободненской дистанции гражданских сооружений магистрали был произведен косметический ремонт памятника, изготовлена и установлена ограда, территорию вокруг памятника вымостили плиткой.

Кахельник Михаил Алексеевич (1904—1945) — начальник Амурской железной дороги в 1943—1945 годах. Родился в Белоруссии в городе Быхов в семье рабочего-железнодорожника. В 1924 году окончил в Днепрпетровске техникум железнодорожного транспорта, в 1929 году там же — институт инженеров транспорта. После учебы в 1930—1937 годах работал на Сталинской дороге мастером депо, старшим инженером паровозной службы, начальником отделения паровозного хозяйства. В 1937 году НКПС назначает Кахельника начальником паровозной службы Амурской железной дороги, заместителем начальника дороги и с 8 августа 1943 года — начальником дороги. На Амурской железной дороге Кахельник вырос в крупного хозяйственного руководителя. Под его руководством коллектив дороги в сложных и трудных условиях военного времени успешно справлялся с выполнением государственных заданий по перевозкам, за что дороге неоднократно присуждалось переходящее Красное Знамя.

Умер он 26 января 1945 года. Награжден орденом «Знак Почета» и медалью «За трудовую доблесть».

ИА REGNUM



ПРО ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

170-летию первой российской железной дороги общего пользования Санкт-Петербург—Царское Село посвятили свою выставку «Про железную дорогу» питерские живописцы Александр Дашевский, Ирина Васильева, Рубен Монахов, Татьяна Сергеева и Юлия Скопина.

Экспозиция открылась в петербургском Центре книги и графики по Литейному проспекту, 53. Произведения пяти художников, уже известных своими творческими достижениями, становятся как бы своеобразным продолжением «железнодорожной темы», берущей начало еще в первой половине XIX столетия, когда «стальной конь» пугал миллионы людей и светская публика с большим опасением относилась к путешествиям по железной дороге. Смельчаками считались те, кто проехался «по чугунке», только что соединившей Петербург и Москву.

Тема дороги была всегда излюбленной не только в русской культуре. Потеря почвы под ногами, расставание с родным домом, одиночество, сиротливость, поиск нового счастья — большой спектр чувств и ощущений связан с этой темой.

Железная дорога нашла свое отображение в творчестве многих известных художников. Платформы и своды железнодорожных вокзалов, через которые человек на исходе XIX столетия входил в пространство новых представлений о движении, скорости, преодолении расстояний, в мир невиданных машин и их необычной эстетики, стали своего рода торжественным порталом меняющегося мира. Вокзал Сен-Лазар вдохновил Моне на целую серию полотен (1877), а в 1909 году Василий Кандинский написал свою очень эмоциональную картину «Поезд в Мурнау». Так художники рубежа XIX и XX веков наравне с литераторами первыми постигали поэзию вокзалов, локомотивов, поездов по рельсовым путям. И вот — новый вклад современных петербургских художников в эту замечательную летопись.

ИТАР-ТАСС

СКИДКА НА ПРОЕЗД

ОАО «РЖД» предоставит 50-процентную скидку на проезд студентам и школьникам. Такое решение было принято на заседании совета директоров Компании.

— Мы понимаем и всегда учитываем социальную значимость перевозок студентов и школьников в учебный период. А потому мы считаем необходимым сохранить им льготный проезд железнодорожным транспортом в соответствии с принципами государственной политики Российской Федерации в сфере выполнения основной ее составляющей: поддержки молодежи, — сказал Владимир Якунин.

По решению совета директоров ОАО «РЖД» предоставляет 50-процентную скидку на проезд:

— обучающимся в государственных и муниципальных образовательных учреждениях общеобразовательного, специального (коррекционного) типов по очной форме обучения при проезде в дальнем следовании и пригородном сообщении — с 1 октября по 31 декабря 2007 года;

— обучающимся в государственных и муниципальных образовательных учреждениях начального, среднего и высшего профессионального образования по очной форме обучения при проезде в пригородном сообщении — с 1 сентября

по 31 декабря 2007 года.

Оформление проездных документов указанным категориям производится по предъявлению справок учащихся и студенческих билетов очной формы обучения.

По расчетам специалистов, за 2007 год потери ОАО «РЖД» от предоставления школьникам и студентам льгот составят около 1 млрд. 800 млн. рублей. В первом полугодии 2007 года общая сумма выпадающих доходов уже составила 978,5 млн. рублей.

Компания на протяжении последних лет неоднократно информировала правительство Российской Федерации и Министерство транспорта о том, что на железнодорожном транспорте перевозка школьников и студентов в пригородном сообщении осуществляется на льготных условиях. При этом указывалось, что основанием для данных перевозок является постановление Госкомцен № 203 от 30 июля 1966 года.

Напомним, что для решения проблемы компенсации выпадающих доходов от перевозки школьников и студентов ОАО «РЖД» еще в 2005 году был разработан и направлен в Минтранс России проект постановления правительства Российской Федерации, который предусматривал полную оплату стоимости проезда обучающимися и воспитанни-

ками государственных и муниципальных образовательных учреждений при их следовании железнодорожным транспортом и оказание им мер социальной поддержки в виде денежной компенсации за счет средств федерального бюджета. Однако решение по данному проекту до настоящего времени не принято.

Закон Российской Федерации «Об образовании» от 10.07.1992 года № 3266-1 урегулировал вопрос о предоставлении мер социальной поддержки в отношении студентов, следующих в поездах дальнего следования. В соответствии с ним издано указание МПС России № П-34у от 14.01.1993 года, которое предусматривало отмену 50-процентной скидки для данной категории пассажиров с возмещением им затрат через образовательное учреждение. Льготы школьникам в поездах дальнего следования, а также школьникам и студентам в пригородном сообщении продолжали действовать.

В федеральном законе №122-ФЗ данный вопрос не нашел своего решения, и правительство Российской Федерации рекомендовало сохранить данные льготы. Решением совета директоров ОАО «РЖД» они сохраняются за счет прибыли Компании.

Пресс-служба РЖД

ПРОБЛЕМА ДНЯ

АУТСОРСИНГ: КОМУ БЫ ОН НУЖЕН?

Кому-то покажется резким высказывание, вынесенное мною в заголовок. Однако в ходе своего повествования я попытаюсь оправдать его примерами из жизни предприятий, которые пользуются услугами холдинга под названием «Марекс».

Если честно, к моему стыду, а отчасти моему же неудовлетворению, я так и не смогла толком разобраться в системе этого самого «Марекса», а вернее, его уссурийского следа. Знаю, что есть там аж десять ООО, все принадлежат холдингу и курируются Иваном Ковтуном. Вот одно из них и обеспечивает уборщиками служебных и производственных помещений локомотивное депо Партизанск.

В цехах депо чисто. Видно, что за порядком здесь следят. Работников аутсорсинговой компании я нашла в раздевалке женского душа. Был обеденный перерыв, женщины сидели за столом.

— А где ваша комната приема пищи? — поинтересовалась я по наивности.

— Да вот здесь у нас все. Больше нет помещений. Мы только в бытовой и можем собраться. Условий пообедать нет, оклады мизерные. Мы раньше работали на этом же месте, только в локомотивном депо.

— Хорошо, что у нас в коллективе люди собранные, честные, работают добросовестно. Ведь руководство находится в Уссурийске, начальство мы здесь не видим.

— Ничем они нас не обеспечивают. Мыло уже год не видим, сами покупаем, перчатки тоже сами приобретаем. Как-то выдали, так такие, что на один день работы хватило. Профсоюзной организации у нас нет. Мы задали руководителю вопрос об этом, так он ответил, что ему этого не надо. Детей летом мы никуда не смогли отправить отдохнуть. Нам ответили, что нет денег на путевки. «Благосостояния» мы тоже лишились.

— Заработную плату мы получаем низкую. Одна из работниц не смогла взять кредит на оплату обучения в связи с тем, что доход ниже прожиточного минимума. Если мойщицы, работая в штате локомотивного депо, получали около семи тысяч, то сегодня только три с половиной. Не начисляется десять процентов коэффициента по районному регулированию, которые доплачивают предприятия. Поэтому все надбавки составляют только пятьдесят процентов.

— Спецодержды выдан один комплект, поэтому приходит-

ся вечером дома стирать, чтобы утром надеть.

Вот что услышала я, только затронув тему аутсорсинга. И о том, что в Партизанске представители холдинга без присмотра, говорит еще один пример, только уже из Партизанской дистанции пути. В день моего посещения предприятия в служебных помещениях было грязно. Оказалось, что уборщица отсутствует уже четвертый день. Выяснили, что она взяла дни без содержания. Да и раньше она рвением к работе не отличалась.

— А что вы хотите: начальство далеко, она сама себе предоставлена...

Вот и получается, что не нужен аутсорсинг ни предприятиям, которые вынуждены в рамках реформы выводить непроизводительные силы за пределы предприятий, ни тем, кто этим аутсорсингом занимается — это ведь контролировать надо, ни тем, кто вынужден работать в новом статусе на старом месте — слишком велики потери. Ну а если взять дорогу и филиалы ОАО «РЖД», которые перечисляют средства по договору на оказание услуг, так ведь тоже вроде не совсем надо: дорого удовольствие обходится.

Так кому же он нужен?..

Антонина ПИВНЕВА

КАНИКУЛЫ ПОЗАДИ



«Последние герои» из Наречного
Окончание. Начало на 1-й стр.

Шестиразовое питание, множество различных отрядных и общелагерных мероприятий делают отдых интересным. Но не только этим ограничиваются в лагере. Здесь можно познакомиться с историей учреждения. Фотомузей, где представлены фотографии всех лет существования лагеря, с 1941 года, дает представление о том, как отдыхали здесь дедушки и бабушки, а также родители нынешних школьников.

Сложившийся педагогический коллектив, хорошая служба, шефство старших над младшими дополняют организацию отдыха.

С 19 по 30 июня текущего года группа детей работников Дальневосточной железной дороги и филиалов ОАО «РЖД» отдыхала в детском оздоровительном лагере в Бэйдайхэ (КНР).

Поездка была организована туристической фирмой дорпрофсожа «Радуга».

За время поездки дети познакомились с историей Китая, его традициями, побывали на Великой Китайской стене, в зоопарке, аквапарке, парке аттракционов и т. д. Для детей были организованы разнообразные развлекательные мероприятия, занятия китайской гимнастикой ушу, изучение языка Страны восходящего солнца.

Размещались дети в благоустроенной комфортабельной гостинице на берегу Желтого моря.

В дни осенних школьных каникул туристическая фирма «Радуга» предлагает поездку для детей и взрослых в Сеул (Южная Корея).



Сафари-парк в Сеуле

СЕУЛ ЭКСКУРСИОННЫЙ

8 дней / 7 ночей
С 3 по 10 ноября 2007 года.

1 день (3 ноября). Сбор в международном терминале Хабаровска. Регистрация на рейс в Сеул. Вылет в Сеул. Прибытие. Встреча с гидом. Трансфер в отель. Ужин. Размещение. Отдых.

2 день (4 ноября). Завтрак. Поездка на весь день в развлекательный парк-аттракцион — LOTTE WORLD с билетом на все аттракционы. Вечернее возвращение в отель. Отдых.

3 день (5 ноября). Завтрак. Историческая обзорная экскурсия по городу — СИТИ-ТУР: посещение Императорского дворца Кёнбоккун, современной резиденции президента Кореи — дворец Чхонвадэ, фольклорный национальный музей, прогулка по знаменитой старинной антикварной улице Инсадонг. Вечернее возвращение в отель. Отдых.

4 день (6 ноября). Завтрак. Поездка на весь день в развлекательный открытый парк-аттракцион EVERLAND с билетом на все аттракционы. Вечернее возвращение в отель. Отдых.

5 день (7 ноября). Завтрак. Поездка на весь день в развлекательный торговый комплекс COEX с посещением аквариума. Посещение буддийского храма. Вечернее возвращение в отель. Отдых.

6 день (8 ноября). Завтрак. Поездка на весь день в тематический открытый парк — SEOUL GRAND PARK (зоопарк, ботанический сад, прогулки на природе в красивых живописных местах с видом на горы). Вечернее возвращение в отель. Отдых.



7 день (9 ноября). Завтрак. Шопинг с гидом на весь день.

8 день (10 ноября). Завтрак. Сбор в аэропорт. Утренний трансфер в аэропорт. Регистрация на рейс в Хабаровск. Вылет в Хабаровск. Прибытие в Хабаровск.

Стоимость тура:

— взрослые — 36 540 рублей;
— дети до 12 лет — 30 276 рублей.

В стоимость включено:

— авиабилет Хабаровск—Сеул—Хабаровск а/к «Асиана Эрлайнз», размещение в отеле, ежедневные завтраки, входные билеты и билеты на все аттракционы согласно программе, трансферы на встречи/проводы и экскурсии по программе, гид-руководитель группы в Сеуле, оформление визы, страховка на 30 000 долларов.

Дополнительно оплачивается:

— доплата за питание: обеды и ужины на время пребывания в туре — 170 долл./чел., аэропортовый сбор по вылету из Хабаровска — 900 рублей взрослый, 450 рублей детский.

Внимание: стоимость тура может увеличиться из-за увеличения тарифов на а/б и снижения курса доллара.

СОГЛАШЕНИЕ

о взаимодействии и сотрудничестве между Министерством транспорта Российской Федерации и Общественной организацией — Российским профессиональным союзом железнодорожников и транспортных строителей на 2007—2010 годы

г. Москва

1 августа 2007 г.

Министерство транспорта Российской Федерации, именуемое в дальнейшем «Министерство», в лице Министра Левитина Игоря Евгеньевича, действующего на основании Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 года № 395, и Общественная организация Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей, именуемая в дальнейшем «Профсоюз», в лице Председателя Никифорова Николая Алексеевича, действующего на основании Устава, совместно именуемые «Стороны», заключили настоящее Соглашение о нижеследующем.

Статья 1

1.1. Предметом настоящего Соглашения является осуществление взаимодействия и сотрудничества Сторон по вопросам реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере железнодорожного транспорта в части, касающейся обеспечения социальной политики государства в соответствии с законодательством Российской Федерации.

1.2. Стороны отмечают, что приоритетными направлениями взаимодействия являются содействие позитивным преобразованиям в сфере железнодорожного транспорта, совместное участие в подготовке законодательных и иных нормативных правовых актов, направленных на обеспечение достойных условий труда и социальной защиты работников организаций железнодорожного

транспорта, регулирование социально-трудовых отношений и связанных с ними экономических отношений, развитие кадрового потенциала, занятости, предотвращение социальной напряженности в трудовых коллективах.

1.3. Стороны подтверждают, что в своей деятельности будут стремиться к оптимальному согласованию взаимных интересов в трудовых и иных непосредственно связанных с ними отношениях в сфере железнодорожного транспорта.

Статья 2

2.1. Основными направлениями сотрудничества являются:

— содействие реализации задач в сфере железнодорожного транспорта, возложенных на Стороны законодательством Российской Федерации;

— создание благоприятных правовых условий для применения международных трудовых стандартов с целью повышения уровня конкурентоспособности на международных рынках транспортных услуг;

— сотрудничество в реализации национальных проектов, определенных Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации, федеральных государственных программ, в части трудовых и связанных с ними отношений в сфере железнодорожного транспорта;

— рассмотрение и обсуждение разрабатываемых Министерством проектов законодательных и нормативных правовых актов, затрагивающих трудовые и иные, связанные с ними отношения, права и интересы

работников организаций железнодорожного транспорта;

— содействие внедрению в организациях железнодорожного транспорта инновационных принципов и подходов к управлению отношениями между работодателями и работниками с учетом проводимых структурных реформ.

2.2. В ходе реализации положений настоящего Соглашения Стороны не вправе вмешиваться в деятельность другой Стороны, не относящуюся к предмету настоящего Соглашения.

2.3. В рамках реализации направлений настоящего Соглашения взаимодействие осуществляется между Сторонами осуществляется на безвозмездной основе.

Статья 3

3.1. Министерство в целях осуществления полномочий в установленной законодательством сфере деятельности:

— организует и проводит с участием представителей Профсоюза заседания коллегий, советы и совещания по вопросам, затрагивающим трудовые и иные, связанные с ними отношения;

— проводит в случае необходимости консультации с Профсоюзом по вопросам реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта;

— представляет на рассмотрение Профсоюзу в установленных законодательством Российской Федерации случаях и порядке разработанные Министерством законодательные и нормативные правовые акты в сфере железнодорожного транспорта.

3.2. В рамках настоящего Соглашения Профсоюз:

— оказывает организациям железнодорожного транспорта методическую и практическую помощь в переходе на новые системы оплаты труда, в разработке и реализации программ по улучшению условий труда и санитарно-оздоровительных мероприятий;

— информирует Министерство о проблемах, возникающих в сфере железнодорожного транспорта;

— представляет Министерству по своей инициативе предложения о внесении изменений и дополнений в законодательные и иные нормативные акты;

— может привлекаться для участия в подготовке проектов законодательных и иных нормативных правовых актов о внесении изменений и дополнений в трудовое законодательство, иные нормативные правовые акты, содержащие нормы трудового права, законодательство о профсоюзах, социальном обеспечении работников железнодорожного транспорта;

— может привлекаться для участия в разработке и совершенствовании систем оплаты труда в организациях железнодорожного транспорта.

Статья 4

4.1. Настоящее Соглашение не затрагивает обязательств, принятых Сторонами в соответствии с другими соглашениями и договорами, и не ограничивает права и обязанности Сторон, определенные соответствующими статусными документами, а также действующим законодательством Российской Федерации.

4.2. В случае возникновения спорных вопросов при реализации настоящего Соглашения, Стороны будут стремиться урегулировать их исключительно путем переговоров и консультаций.

Статья 5

5.1. Координация взаимодействия и сотрудничества Сторон по реализации мероприятий настоящего

Соглашения, а также контроль за их выполнением осуществляется:

— со стороны Министерства — Департаментом управления кадрами и сопровождения специальных программ;

— со стороны Профсоюза — Центральным комитетом Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.

Статья 6

6.1. Все положения, изложенные в настоящем Соглашении, не несут в себе никаких обязательств экономического, финансового и имущественного характера.

6.2. Положения, изложенные в настоящем Соглашении, не могут быть основанием для предъявления взаимных претензий или исков.

Статья 7

7.1. Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания и действует в течение трех лет.

7.2. Каждая из Сторон вправе в одностороннем порядке расторгнуть настоящее Соглашение, предупредив об этом другую Сторону в письменной форме за 30 (тридцать) календарных дней. Настоящее Соглашение считается расторгнутым по истечении указанного срока.

7.3. Все изменения и дополнения к настоящему Соглашению действительны при условии их письменного оформления и подписания уполномоченными представителями Сторон.

7.4. Во всем, что не предусмотрено настоящим Соглашением, Стороны руководствуются законодательством Российской Федерации.

7.5. Соглашение составлено в двух экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу.

Настоящее Соглашение подписали:

**Министр транспорта
Российской Федерации
И. Е. Левитин;**

**Председатель Российского
профсоюза железнодорожников и
транспортных строителей
Н. А. Никифоров**

С СОСЕДОМ ЖИТЬ ПО-СОСЕДСКИ



Самолет ИЛ-18 авиакомпании «Эйр Корё» поднялся из аэропорта Владивосток и взял курс на Пхеньян. Среди пассажиров взрослых было немного. Преобладала ребятня — дети в возрасте от 10 до 16 лет. Под руководством воспитателей и вожатых они направлялись на отдых в детский лагерь «Сондовон», что гостеприимно раскинулось на восточном побережье Северной Кореи.

Об этом я узнал, познакомившись с двумя подростками, чьи места были по соседству. Одного из них звали Артем, второго — Максим. Оба из Нового Ургала, и у обоих родители работают на железной дороге. Мальчики рассказали мне, что за границей они еще ни разу не были и познакомиться с жизнью другой страны им очень интересно.

К слову сказать, группа из порядка 70 человек, следовавшая на этом борту, была не единственной. Часом ранее в столицу КНДР вылетел ИЛ-62 той же северокорейской компании. И тоже с ребятами. Для меня, много лет прожившего на севере Приамурья, такая вот детская экспедиция показалась несколько необычной. В Тынде принято по-иному. Дети моих знакомых выезжают в Сочи, Анапу, на южный берег Крыма, для чего пускаются в протяженные по времени путешествия. Дорога только в один конец занимает шесть-семь суток. О том, что на отдых можно съездить, затратив на путь намного меньше времени, прекрасно и с пользой провести время и, что самое главное, побывать за рубежом, я просто не знал. О том же, уверен, не подозревает большинство моих земляков.

Буквально на следующий день по прилету в Пхеньян меня принял Чрезвычайный и Полномочный Посол Российской Федерации в КНДР Валерий Сухинин. В эксклюзивном интервью, данном дипломатом нашей газетой, где шел разговор о различных аспектах российско-корейского сотрудничества, был затронут и этот вопрос.

— Российские дети приезжают на отдых в лагерь «Сондовон» (стоит заметить, мало чем отличающийся от «Артека») по приглашению корейской стороны, — сказал Валерий Евгеньевич. — Работу в этом плане проводит Генконсульство КНДР в Находке через молодежные структуры, организации этнических корейцев Хабаровского и Приморского краев. В «Сондовоне» оздоравливается также много мальчишек и девчонок из африканских стран, Монголии, европейских государств. И что любопытно — путевка на две недели стоит не более ста американских долларов.

Корейцы заботятся о том, чтобы всесторонне развивать связи между своим и другими государствами мира. И начинают с того, что дают возможность иностранцам с детского возраста познакомиться и узнать поближе, а может даже и полюбить уникальную страну Северо-Восточной Азии.

Было бы неплохо, — продолжил посол, — если бы этот процесс

получил обратную связь, и корейских детей стали приглашать в российские оздоровительные учреждения. Тем более что прецедент такой есть.

В 2002 году, во время поездки по Дальнему Востоку России председатель Государственного комитета обороны КНДР Ким Чен Ир посетил детский оздоровительный лагерь одного из предприятий Комсомольска-на-Амуре. Встреча с руководителем дружественного государства глубоко взволновала руководство и лагерь, и завода. Как следствие этого, группа детей из КНДР получила приглашение отдохнуть вблизи российского города юности. Поездкой корейские ребята остались очень довольны.

— Да, это мудро — формировать добрососедские связи между народами у детей. Став взрослыми, они будут лучше понимать друга.

— Данный посыл очень важен по отношению к Российской Федерации и Корейской Народно-Демократической Республике. Обе страны объективно заинтересованы друг в друге. Мы хотим, чтобы на наших границах было спокойно. Того же хотят и в Северной Корее. В России проживает большая корейская община. Она служит мостом между нашими государствами, которые поддерживают между собой добрые отношения. Есть предпосылки к дальнейшему развитию взаимовыгодных связей. В феврале 2000 года подписан Договор о дружбе, добрососедстве и сотрудничестве между РФ и КНДР. В нем стороны не отрицают возможности сотрудничества в будущем. Важно еще учесть и тот факт, что Россия является участницей шестисторонней комиссии по денуклеаризации Корейского полуострова. Соседям выгодно развивать нормальное взаимодействие.

Хорошие пример в этом плане подают лидеры двух стран. Между президентом Российской Федерации Владимиром Путиным и председателем Государственного комитета обороны КНДР Ким Чен Иром в процессе состоявшихся трех встреч сложились доверительные отношения. Главы государств постоянно обмениваются посланиями, поздравляют друг друга со знаменательными событиями.

— Пример прекрасный, спору нет. Валерий Евгеньевич, вы не смогли бы прокомментировать тезис о важности развития взаимовыгодных связей между Россией и Северной Кореей, и по каким направлениям деловым кругам обеих стран следует предпринимать усилия?

— Здесь нужно обозначить несколько направлений. Прежде всего в сфере железнодорожного транспорта и в лесном комплексе. Лет тридцать назад товарооборот между СССР и КНДР был настолько большим, что на пограничном Хасане не успевали переставлять колесные пары под товарные вагоны. В 1974 году на станции сложилась настолько серьезная обстановка, что «разрывать» ее сюда приезжал один из ответственных работников правительства страны И. Г. Новиков.

Сейчас экспортно-импортные операции сократились. Соответственно уменьшился грузопоток через пограничные станции Хасан и Туманган. Львиную долю в нем занимают перевозки древесины. Определенную роль в снижении деловой активности сыграло похолодание в межгосударственных отношениях России и КНДР, наступившее в 90-х годах прошлого века. Лишь избрание В. Путина президентом России позволило исправить ситуацию. Под его руководством многое делается для расширения российско-корейских экономических и дружественных связей. Не секрет, что географическая близость Страны утренней свежести на протяжении многих лет способствовала плодотворному и взаимовыгодному сотрудничеству между нашими странами. Эту традицию нужно развивать и продолжать.

Хороший пример в этом плане дают совместные российско-корейские лесозаготовки на территории российского Дальнего Востока. В октябре нынешнего года им исполняется полвека. Это одно из старейших направлений экономического взаимодействия России и КНДР.

У его истоков стоял основатель Корейской Народно-Демократической Республики Ким Ир Сен. Именно по его указанию была начата долгосрочная и кропотливая работа корейских специалистов в российских лесопромыслах. Силами корейских рабочих с тех времен и до наших дней заготовлено почти сто миллионов кубометров деловой древесины, из которых 70 миллионов кубометров приходится на период существования Советского Союза.

К сожалению, сейчас это направление двустороннего сотрудничества переживает нелегкие времена. Лесозаготовители России и КНДР сталкиваются с немалыми объективными трудностями. Среди них можно отметить и общее сокращение лесосечного фонда, и быстро меняющуюся конъюнктуру мирового рынка, предъявляющую все новые требования, а также появление нормативно-правовых барьеров. Однако наших лесопромышленников связывает общее стремление сохранить в своем активе данную область взаимодействия, постараться приумножить его плоды за счет поиска новых форм и методов совместной работы, технической модернизации и перевооружения производственных процессов.

Говоря о российско-корейских связях в лесной отрасли, нельзя обойти вниманием ОАО «Лесопромышленный комплекс «Тындалес» — надежный деловой партнер Дальневосточной железной дороги. Он и по сей день остается флагманом заготовок деловой древесины с использованием труда корейских граждан.

— Другими словами, лесорубы России и Северной Кореи намерены сотрудничать и впредь и Дальневосточную железную дорогу без работы не оставят. А какие еще существуют совместные проекты в интересах тружеников стальных магистралей? В газете «Профсоюзная жизнь», которую я представляю, напечатана информация ИТАР-ТАСС о том, что Россия и КНДР решили создать на базе северокорейского порта Раджин совместное предприятие. Оно займется арендой, а затем и реконструкцией участка железнодорожных путей от реки Туманная на границе с Россией до этого порта...

— Такое решение принято на встрече моего северокорейского коллеги — посла КНДР в России — Ким Ен Чже с председателем российской части Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудни-

честву Константином Борисовичем Пуликовским. СП создадут ОАО «Российские железные дороги» и Министерство железных дорог КНДР.

Такой шаг следует рассматривать в контексте одобренного руководителями трех стран — Российской Федерации, КНДР и Республики Корея — одного из наиболее значимых проектов североазиатского сотрудничества. Имеется в виду восстановление Транскорейской магистрали, соединение ее с Транссибом. И как следствие — создание нового трансконтинентального железнодорожного пути для контейнерных перевозок между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Фактически автором этого проекта является Россия. Идея заставить ТКМ работать на экономику двух Корея получила одобрение на встрече руководителей КНДР и РК Ким Чен Ира и Ким Дэ Джуна в июне 2000 года.

В силу ряда причин экономического и политического характера, создание такого транспортного коридора идет непросто. Однако под эгидой президента ОАО «РЖД» Владимира Ивановича Якунина появился пилотный проект, который всесторонне обсуждался на международном экономическом форуме во Владивостоке в марте прошлого года. В соответствии с ним южнокорейские контейнеры морем будут доставляться в порт Раджин. Там, перегруженные на железнодорожные платформы, они проследуют до пограничной станции Туманган по территории КНДР. А оттуда их путь через Хасан пойдет по



Транссибу до пунктов назначения.

Юридическая сторона дела обговаривалась во время состоявшегося в июне этого года визита делегации ОАО «РЖД» в Пхеньян. И вот, как видим, делаются уже и конкретные шаги, к каковым, бесспорно, можно отнести создание совместного предприятия. Ведь надо будет еще построить в морском порту Раджин, воздвигнутом, к слову сказать, с помощью Советского Союза, специализированный причал, реконструировать железнодорожную ветку до границы с Россией. В стадию практической реализации схема транспортировки контейнеров «море—железная дорога» перейдет в будущем году.

Выгода от нее очевидна для всех трех участвующих в ней сторон. Во-первых, на территории КНДР будет осуществлена модернизация участка Транскорейской магистрали. И, пожалуй, самое главное — новый стимул получат российско-корейское сотрудничество и межкорейское взаимодействие.

— Не считаете ли вы, что сотрудничество между нашими странами нуждается в дальнейшем совершенствовании?

— Считаю. Ведь что ни говори, а пока КНДР рассматривается российскими предпринимателями в основном как рынок рабочей силы. Много корейцев в России, помимо лесного комплекса, вплоть до центральных областей, заняты в строительстве. Они имеют достаточную квалификацию. Согласно данным Госкомстата, в РФ ежегодно трудятся около 21 тысячи выходцев из

Страны утренней свежести.

А вот подумать над долгосрочными проектами, требующими капиталовложений, у российских бизнесменов желания нет. Хотя представители других государств такую возможность находят. Большую деловую активность в КНДР проявляет КНР. На безвозмездной основе китайцы построили в Пхеньяне стеклянный завод «Дружба», продукция которого, к слову сказать, пользуется большим спросом в России.

Находят себе нишу здесь представители мелкого и среднего бизнеса из Германии, Аргентины, Турции. Они содержат продовольственные и промтоварные магазины. Несколько интересных проектов реализует в КНДР Евросоюз. В том числе и осушение участка поймы реки Тэдон в районе Западноморского шлюза, с тем, чтобы ввести в сельхозоборот дополнительные посевные площади, что в КНДР является острым дефицитом.

Активно развивается Кэсонская промышленная зона, где на 23 совместных с Южной Кореей предприятиях занято порядка 15 тысяч человек. Там выпускаются товары легкой промышленности, осуществляется сборка бытовой электронной техники, делается много современных изделий. И строятся новые фирмы-производители.

Польза от такого сотрудничества очевидна. Близко расположенная граница, отсутствие языкового барьера, либеральное таможенное и миграционное законодательство — все это способствует развитию межкорейского диалога.

— То есть, российским деловым людям есть с кого брать пример?

— Да. Но с одним очень существенным дополнением. Пришло время пересмотреть свое отношение к КНДР, как к нищей, отсталой стране. Те «страшилки», что дают о Северной Корее российские СМИ, ссылаясь на ангажированные зарубежные информагентства, грешат откровенной неправдой. Да, в стране немало проблем, часто случаются стихийные бедствия. Августовское наводнение — лишнее тому подтверждение. И жизнь народа достаточно сложна.

Но реально и другое: КНДР встала на путь рыночных преобразований. В июле 2004 года проведен ряд важных экономических реформ. Изменился курс национальной валюты по отношению к доллару и евро, установлены новые методики начисления заработной платы и формирования ценообразования. Приняты и другие меры. В результате на прилавках магазинов появились в достаточном количестве товары и продукты не только китайских, но и отечественных товаропроизводителей.

Об этом надо подумать тем, у кого есть возможность завязать отношения с КНДР на основе взаимной выгоды. И еще более укрепить традиционное российско-корейское взаимодействие на пользу развитию российского Дальнего Востока и народного хозяйства КНДР.

Беседовал
Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

БЛАГОДАРНОСТЬ ГУБЕРНАТОРА

Двадцать семь работников негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД» на Дальневосточной железной дороге — участники акции «Единая Россия — здоровые поколения» отмечены почетными грамотами и благодарностями губернатора Хабаровского края за добросовестный труд по укреплению здоровья жителей отдаленных населенных пунктов края.

В течение месяца медицинские работники передвижного консультативно-диагностического центра «Терапевт Матвей Мудров» проводили обследование жителей отдаленных населенных пунктов Хабаровского края и ЕАО. Было осмотрено более пяти тысяч человек.

Акция была организована фондом «Надежда» (руководитель — депутат Госдумы Борис Резник), Хабаровским региональным отделением партии «Единая Россия», Дальневосточной

железной дорогой — филиалом ОАО «РЖД» и правительством Хабаровского края и продолжалась с 23 июля по 24 августа.

«Терапевт Матвей Мудров» побывал на 30 станциях Комсомольского и Хабаровского отделений Дальневосточной железной дороги. Было зарегистрировано 11 тысяч посещений (в среднем два посещения на человека), проведено 20 тыс. 506 исследований, в том числе 1558 флюорографических, 576 — УЗИ, 1417 — ЭКГ, состоялись два телевизионных медицинских консультативных сеансов в Комсомольске-на-Амуре и Советской Гавани. Работа передвижного консультативного центра жителями отдаленных населенных пунктов Хабаровского края и Еврейской автономной области оценена положительно.

Среди награжденных работники трех негосударственных медицин-

ских учреждений (НУЗ) и региональной дирекции медицинского обеспечения на Дальневосточной железной дороге:

НУЗ «Отделенческая поликлиника на ст. Хабаровск-1 ОАО «РЖД»:

— Александр ФРАНЦЕВ — врач-рентгенолог;

— Аркадий ПАВЛОВИЧ — врач-невролог;

— Елена КОМОГорова — старшая медицинская сестра;

— Евгений БУРДИНСКИЙ — врач-офтальмолог;

— Анна ШАГНЕНКО — врач функциональной диагностики;

— Андрей ТИХОНОВ — врач-отоларинголог;

— Ольга ЗАХАРЧУК — акушерка;

— Алексей САЛМАНОВ — руководитель передвижного консультативно-диагностического центра «Терапевт Матвей Мудров»;

— Яна ЗАХАРОВА — врач-хирург;

— Татьяна ИЛЬИНКОВА — медицинская сестра;

— Анна ОСИПОВА — фельдшер-лаборант;

— Любовь НИКОЛАЕВА — врач-терапевт;

— Ольга ЕГОРОВА — медицинский регистратор;

— Анна ФЕДОТОВА — акушер-гинеколог;

— Екатерина ТЮФТЯКОВА — медицинский регистратор;

— Анна КУТЕНКИХ — медицинский регистратор;

— Анжелика ВАСИЛЬЕВА — врач-стоматолог;

— Татьяна НЕМЦЕВА — фельдшер-лаборант;

— Любовь ФИСЯНЧУК — медсестра;

— НАНЬ ЛУН ЖИ — врач-хирург;

— Александр СЕЛЕЦКИЙ — врач УЗИ;

— Татьяна СТЕКОЛЬЩИКОВА —

врач акушер-гинеколог;

— Роман ЦЫМБАЛЮК — инженер по видеосвязи.

НУЗ «Дорожная клиническая больница на ст. Хабаровск-1 ОАО «РЖД»:

— Ксения КАРПЕНКО — врач-терапевт.

НУЗ «Узловая больница на ст. Новый Ургал ОАО «РЖД»:

— Татьяна БОЙКО — врач УЗИ.

НУЗ «Узловая больница на ст. Уссурийск ОАО «РЖД»:

— Ольга ЧАБАНОВА — врач УЗИ.

Региональная дирекция медицинского обеспечения на Дальневосточной железной дороге:

— Сергей МОРОЗОВ — заместитель начальника дирекции.

В свою очередную поездку передвижной консультативно-диагностический центр «Терапевт Матвей Мудров» отправится в середине сентября по Приморью.

**Служба по связям с общественностью
Дальневосточной железной дороги**

ХОРОШАЯ НОВОСТЬ

ЗАРПЛАТА ПОВЫСИТСЯ

В августе в ОАО «РЖД» по согласованию с Российским профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей утверждены новые условия оплаты труда работников негосударственных учреждений здравоохранения. Федеральным законом РФ с 1 сентября 2007 года в России устанавливается минимальный размер оплаты труда в размере 2300 рублей. Для недопущения отставания уровня зарплаты от территориального здравоохранения назрела необходимость изменения условий оплаты труда работников НУЗов.

Новые положения предусматривают переход от оплаты труда всех медиков на основе единой тарифной сетки (ЕТС) к оплате труда руководителей, специалистов и служащих по должностным окладам с сохранением тарифной сетки только для рабочих.

Конкретный размер должностных окладов руководителей, специалистов и служащих устанавливается с учетом опыта, ответственности, компетентности каждого работника, сложности и напряженности его работы.

Предусматривается увеличение тарифной части заработной платы всех категорий работников в среднем на 55 процентов. Это увеличение планируется осуществить в том числе и за счет изменения структуры заработной платы.

Сохранены выплаты стимулирующего характера: надбавки за применение в работе передовых методов труда, за напряженность в труде. В целях дополнительной мотивации работников с повышенной результативностью труда отдельным высококвалифицированным руководителям и специалистам могут устанавливаться персональные месячные оклады.

Новыми условиями оплаты труда руководителям учреждений здравоохранения дано право устанавливать работникам региональные компенсационные надбавки, с учетом особенностей рынков труда отдельных регионов.

В августе во всех негосударственных учреждениях здравоохранения прошли собрания трудовых коллективов, где всем работникам были разъяснены принципиально новые подходы в организации оплаты труда.

Ожидается, что заработная плата железнодорожных медиков в октябре может вырасти на 10 процентов, а в целом за 2007 год — на 24 процента.



Фото автора

МЕДИЦИНСКИЕ ТАЛАНТЫ

На очень доброй душевной ноте прошел в июне в отделенческой больнице станции Тында конкурс «Медицинские таланты». Врачи, сестры, санитарки всех отделений еще раз показали зрителям, что они умеют не только хорошо лечить людей. Среди последователей Гиппократа немало прекрасных кондитеров, рукодельниц, исполнителей песен и стихов, пародистов и представителей многих других направлений искусства.

Терапевтическое отделение на конкурсе я бы выделил, прежде всего, из-за стенной газеты. Ее украшал роскошный эпиграф: «Чтобы долго жить, нужно каждый день умирать со смеху». В таком же юмористическом духе была выдержана и «визитная карточка» отделения. Ее представила Оксана Молева.

Она — молодой специалист, недавно окончила Амурскую государственную медицинскую академию. В коллективе больницы ее приняли радушно. Более того, направили на специализацию, после которой Оксана стала работать врачом-инфекционистом. Врач Молева внимательно прислушивается к советам старших, более опытных товарищей. И принимает активное участие в деятельности профсоюзной организации. Свидетельство тому — основательная подготовка к конкурсу, куда было вложено немало сил.

Взыскательное жюри по достоинству оценило творчество коллектива терапевтического отделения и мастерство ведущей. Отделение заняло одно из призовых мест.

Геннадий АСТАХОВ

Зарегистрировано в Минюсте РФ 14 марта 2007 г. № 9103

Утверждены

Приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 6 февраля 2007 г. № 91

ПРАВИЛА

ПОДСЧЕТА И ПОДТВЕРЖДЕНИЯ СТРАХОВОГО СТАЖА ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРОВ ПОСОБИЙ ПО ВРЕМЕННОЙ НЕТРУДОСПОСОБНОСТИ, ПО БЕРЕМЕННОСТИ И РОДАМ

1. Общие положения

1. Настоящие Правила, разработанные в соответствии с федеральным законом от 29 декабря 2006 г. № 255-ФЗ «Об обеспечении пособиями по временной нетрудоспособности, по беременности и родам граждан, подлежащих обязательному социальному страхованию» (далее — федеральный закон от 29.12.2006 № 255-ФЗ), устанавливают порядок подсчета и подтверждения страхового стажа для определения размеров пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам (далее — страховой стаж) гражданам, подлежащим обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством в соответствии с законодательством Российской Федерации (далее — застрахованные лица), в том числе определяющие документы, подтверждающие страховой стаж.

2. В страховой стаж включаются:

а) периоды работы по трудовому договору;

б) периоды государственной гражданской или муниципальной службы;

в) периоды иной деятельности, в течение которой гражданин подлежал обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, в том числе:

— периоды деятельности инди-

видуального предпринимателя, индивидуальной трудовой деятельности, трудовой деятельности на условиях индивидуальной или групповой аренды, периоды деятельности физических лиц, не признаваемых индивидуальными предпринимателями (занимающихся частной практикой нотариусов, частных детективов, частных охранников, иных лиц, занимающихся в установленном законодательством Российской Федерации порядке частной практикой), члена крестьянского (фермерского) хозяйства, родовой, семейной общины малочисленных народов Севера до 1 января 2001 года и после 1 января 2003 года, за которые уплачены платежи на социальное страхование;

— периоды деятельности в качестве адвоката до 1 января 2001 года, а также периоды указанной деятельности, за которые уплачены платежи на социальное страхование, после 1 января 2003 года;

— периоды работы члена колхоза, члена производственного кооператива, принимающего личное трудовое участие в его деятельности, до 1 января 2001 года, а также периоды указанной работы, за которые уплачены платежи на социальное страхование, после 1 января 2001 года;

— периоды исполнения полномочий членом (депутатом) Совета

Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, депутатом Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации;

— периоды деятельности в качестве священнослужителя, за которые уплачены платежи на социальное страхование;

— периоды привлечения к оплачиваемому труду лица, осужденного к лишению свободы, при условии выполнения им установленного графика работы, после 1 ноября 2001 года.

3. Под платежами на социальное страхование в целях настоящих Правил понимаются:

а) за период до 1 января 1991 года — взносы на государственное социальное страхование;

б) за период с 1 января 1991 года по 31 декабря 2000 года — страховые взносы в Фонд социального страхования Российской Федерации;

в) за период после 1 января 2001 года — налоги, зачисляемые в Фонд социального страхования Российской Федерации (единый социальный налог, единый налог, уплачиваемый организациями и индивидуальными предпринимателями, применяющими упрощенную систему налогообложения, единый налог на вмененный доход для отдельных видов деятельности, единый сельскохозяйственный налог);

Для индивидуальных предпринимателей уплата налогов, зачисляемых в бюджет Фонда социального страхования Российской Федерации (единого налога, уплачиваемого индивидуальными предпринимателями, применяющими упрощенную систему налогообложения, единого налога на вмененный доход для отдельных видов деятельности, единого сельскохозяйственного налога), не признается уплатой платежей на социальное страхование за период деятельности в качестве индивидуального предпринимателя.

г) за период после 1 января 2003 года — страховые взносы на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, уплачиваемые адвокатами, индивидуальными предпринимателями, в том числе членами крестьянских (фермерских) хозяйств, физическими лицами, не признаваемыми индивидуальными предпринимателями, родовыми, семейными общинами малочисленных народов Севера в соответствии с федеральным законом от 31 декабря 2002 г. № 190-ФЗ «Об обеспечении пособиями по обязательному социальному страхованию граждан, работающих в организациях и у индивидуальных предпринимателей, применяющих специальные налоговые режимы, и некоторых других категорий граждан» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 1, ст. 5).

Окончание следует

«НАЧАЛ И ЗАМКНУЛ ВЕЛИКИЙ СИБИРСКИЙ ПУТЬ»

5 сентября (23 августа) исполнилось 140 лет со дня рождения А. В. Ливеровского, крупного ученого и практика, начальника постройки Восточно-Амурской железной дороги, Амурского моста

Окончание. Начало в № 14-15, 16

...Главные трудности при постройке Амурского моста заключались в том, что на месте не было камня. Был камень недалеко от Хабаровска в Корфовском карьере, но хорошего, пригодного для моста камня там было немного. Более прочный камень был найден на китайском берегу Амура, далеко от моста вверх по течению реки. Камень этот доставлялся к месту постройки на баржах, которые буксировал специально для этого приобретенный пароход. Частично камень, в особенности облицовочный, привозили из Китая по КВЖД и Уссурийской железной дороге.

Другое затруднение состояло в том, что фермы моста приходилось доставлять чрезвычайно длинным путем. Они изготовлялись в Варшаве, отсюда их доставляли в Одессу и затем по Черному морю, Суэцкому каналу, Красному морю, Индийскому и Тихому океанам перевозили во Владивосток, а отсюда — по железной дороге в Хабаровск. Один пароход наскочил на мину в Индийском океане и затонул. Пришлось еще раз заказать полторы фермы. Это случилось во время Первой мировой войны. Война чрезвычайно осложнила работу. Начался призыв рабочих на войну. Освобождали от призыва только старых и высококвалифицированных специалистов.

С завершением строительства Амурского моста, торжественное открытие которого состоялось 5 октября 1916 года, был создан мировой транзитный путь, соединивший Западную Европу с дальним востоком Азии, проходящий в пределах России на протяжении более 10 000 км.

Другим крупным инженерным сооружением являлся мост через реку Бурья. Мост имел общую длину 560 м и состоял из четырех пролетов. Не достроен он был потому, что средний бык, около которого глубина реки при самом низком горизонте была 5,25 м, во время производства работ дал трещину, и его не решились достраивать, боясь, как бы он не развалился. Высота его оказалась ниже горизонта ледохода, и во время ледохода верхняя часть быка была разрушена.

Для выяснения причины трагедии я произвел бурение сквозь целевшую кладку быка и обнаружил, что цементный раствор в его верхней части в пределах от дна реки до поверхности воды не схватился. Раствор в камере кессона затвердел, для этого там температура была достаточно высокая. В надкессонной же части кладки температура была недостаточной: во время производства работ в марте 1914 года вода в реке имела температуру почти ноль градусов. Я решил заставить схватиться и этот раствор. Мы окружили бык перемычкой из двух рядов шпунтовых свай с забивкой глины между ними и начали паром нагревать воду вокруг быка. Нагрели воду до 60 градусов, раствор схватился и затвердел как следует. После этого достроили бык до полной высоты. Это первый и, вероятно, до сих пор единственный случай в практике строительства мостов, когда пришлось «варить» бык. Мы его так и назвали — «вареный бык».

На строительстве Амурской железной дороги у меня были встречи с двумя замечательными людьми: норвежским путешественником Ф. Нансеном и академиком мерзловедения М. И. Сумгиным.

На постройке Восточно-Амурской железной дороги вся работа, за исключением строительства моста через Амур, велась хозяйственным способом, без подрядчиков, и поэтому на управлении постройкой лежала тяжелая задача снабжения всего строительства рабочей силой, материалами, оборудованием и продовольствием. По причине безлюдности края и его удаленности от торгово-промышленных центров пришлось все привозить из европейских губерний. На строительстве у меня было три одноковшовых экскаватора и семь многоковшовых, заказанных на Путиловском заводе. Шесть из них непрерывно работали, а седьмой находился в резерве. Пришлось организовать мастерские по ремонту экскаваторов, автомобилей и прочего оборудования и выписывать запасные части и все необходимое, чтобы ремонтировать все на месте.

На одном из строительных участков линия на протяжении 30 км проходила по болоту, которое летом было совершенно непроходимым. Даже изыскания на этом участке можно было сделать только зимой. По этому болоту зимой был уложен рельсовый путь и из дальнего песчаного карьера отсыпано прямо на лед полотно шириной три метра на такую высоту, чтобы весной, после протаивания льда, опустившаяся на дно болота насыпь несколько возвышалась над водой. Затем по этому пути я пустил колонну многоковшовых экскаваторов, которые, двигаясь один за другим по рельсам, выкопали с обеих сторон широкие и глубокие каналы, а грунт из них — плотную глину — уложили в насыпь. Верхняя часть насыпи была отсыпана поездами из карьера. Выкопанные каналы осушили местность, превратившуюся из непроходимого болота в прекрасный луг.

Большие трудности возникли с обеспечением продовольствием двадцати тысяч рабочих, которых привозили из европейской части России целыми эшелонами и специальными поездами. Использовать труд японских, корейских и китайских рабочих по постановлению Государственной думы не разрешалось. Точно так же все строительство должно было вестись из русского материала. В среднем для каждого списочного рабочего требовалось привезти 7 кг продовольствия, значит, на каждый день надо было обеспечить 140 тыс. кг. К тому же для прокорма пяти тысяч круглогодичных рабочих, служащих и их семейств надо было подавать каждый день по поезду с продовольствием в течение двух месяцев. Продовольствие шло очень длинным путем: сначала по железной дороге через Маньчжурию и Владивосток до Хабаровска, затем перегружалось в Хабаровске на пароходы и баржи и развозилось по пристаням на Амуре, ближайшим к строящейся линии, откуда доставлялось к рабочим пунктам по железнодорожным веткам, грузовиками и гужом по времянке, а также на плоскодонных моторных лодках по речкам, впадающим в Амур.

Пришлось учитывать вкусы рабочих. Например, рабочие из северной губерний белого хлеба не признавали, считали его за лакомство, говорили, что у них нет от него силы. Южане же требовали пшеничного хлеба, говорили, что у них животы болят от ржаного, не употребляли подсолнечного масла, а просили сала. Принимались меры против цинги. В Китае закупались гурты



Рабочие Рязанской губернии на постройке среднего участка Амурской железной дороги

скота, которые доставлялись из Циндао во Владивосток морем, из Владивостока — по железной дороге до Хабаровска и затем шли до крупных пунктов потребления вдоль строящейся линии.

Для строительства Восточно-Амурской дороги у нас было несколько барж и плоскодонных катеров, которые могли подниматься к линии по рекам, впадающим в Амур, а также два парохода для плавания по Амуре.

Вдоль линий я устроил гравийную дорогу, по которой мы с большой скоростью ездили на немецких автомобилях фирмы «Бенц». У меня лично был собственный автомобиль американской фирмы «Студебеккер». Ввиду частых разбойных нападений на кассиров, которые развозили деньги по линии для расчета с рабочими, пришлось заказать Крупну бронированный автомобиль с башней. После укладки рельсового пути мы все автомобили поставили на рельсовый ход и превратили в мотодрезины.

В 1915 году мы имели сплошной рельсовый путь по всей линии, за исключением моста через Амур. Судьбе было угодно, чтобы первый костыль, когда началась укладка пути от Челябинска, я забил как начальник дистанции, и чтобы на смычке укладки Восточной Амурской железной дороги мне пришлось забить последний костыль Великого Сибирского пути. Сначала забивали начальник местной дистанции, начальник участка, генерал-губернатор Н. Л. Гондatti и затем я.

Девятого октября 1915 года я получил от начальника Управления по сооружению Г. О. Паукера телеграмму с предложением немедленно выехать в столицу. В тот же день, сдав все дела по управлению моему помощнику Д. Я. Бирюкову, я отправился в Петроград. В министерстве я получил назначение начальником правления по сооружению железных дорог.

Профессор Ливеровский считал проектирование сложной областью инженерной деятельности: «Строительство требует от инженера большого опыта и творческих способностей, чтобы правильно учесть всю совокупность местных условий и правильно организовать строительство», — писал он. — Еще больше знаний, опыта и творчества требуется для высшей формы инженерной деятельности — проектирования,

то есть правильного представления на бумаге в виде чертежа и записки еще не существующего, но только мыслимого или воображаемого сооружения с его формой, размерами, материалами, технологическими процессами, как при его возведении, так и при эксплуатации, с исчислением строительной стоимости и эксплуатационных расходов».

С уважением и любовью относился А. В. Ливеровский к своим студентам и аспирантам. Его ученики выполняли научные работы по различным темам, таким как вопросы строительства вторых путей железных дорог, устойчивости откосов земляного полотна и откосов, поддерживаемых упорами; гидромеханизации земляных работ, восстановления железнодорожного пути, стабилизации оползней, сооружения земляного полотна в особых условиях (вечная мерзлота, сейсмичность и т. д.). В числе его первых аспирантов был А. В. Паталеев, заслуженный деятель науки и техники СССР, доктор технических наук, профессор ХАБИИЖТа.

Значительную работу выполнил Александр Васильевич как официальный оппонент, доброжелательный советчик и консультант. В личном архиве Ливеровского имелось 35 его рецензий на учебники и статьи, 23 отзыва на докторские и 37 на кандидатские диссертации. Большое количество лекций и докладов прочитано им в последние годы жизни. В них изложен ценный материал о строительстве отечественных дорог.

Ему принадлежат доклады по истории российского железнодорожного строительства за 110 лет, о строительстве Транссибирской магистрали, проблемах скоростного строительства, роли организации в строительстве на примере Транссиба, роли Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта в железнодорожном строительстве и др.

Доклады и лекции Ливеровского — результат большого и вдохновенного труда — содержали многочисленные факты из практики строительства инженерных сооружений. В них отражен жизненный опыт, накопленный за длительную работу в строительстве, запечатлены имена строителей российских железных дорог, их производственная деятельность. С 1914 года он состо-

ял членом Географического общества СССР и с 1935-го — Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний. Высокая культура А. В. Ливеровского сочеталась с редкой скромностью как в личной жизни, так и в общении с окружающими.

Ученый обладал энциклопедическими знаниями и тем не менее постоянно учился. Он знал многие европейские языки, был знаком с новейшими достижениями отечественной и зарубежной науки и техники. А. В. Ливеровский был человеком редкого обаяния, чутким воспитателем, отличным руководителем дипломников и аспирантов, замечательным методистом и эрудированным лектором. С большим искусством он передавал окружающим свои обширные, глубокие знания и опыт, развивая традиции железнодорожного транспорта.

За свою долгую жизнь А. В. Ливеровский внес огромный вклад в дело развития транспорта нашей страны. Он участвовал в строительстве магистралей Уфа—Златоуст—Челябинск—Новосибирск—Иркутск, Челябинск—Екатеринбург—Горький—Красный Узел, Кругобайкальской и Амурской железных дорог, Амурского и Буреинского мостов, под его руководством строились линии Званка—Мурманск, Званка—Новгород, Вологда—Архангельск, Новгород—Луга, Нарва—Псков, Казань—Екатеринбург, и др.

Ни один крупный проект по железнодорожному строительству не утверждался без заключения Ливеровского. Правительство СССР по заслугам оценило труд ученого. А. В. Ливеровский был награжден орденами Ленина, Красной Звезды, «Знак Почета», знаком «Почетный железнодорожник», а также медалями и другими знаками отличия. Ему присвоили звание генерал-директора строительства III ранга. Умер Александр Васильевич Ливеровский 19 декабря 1951 года, прожив 84 года. Похоронен на Шуваловском кладбище в Петербурге.

Всю жизнь А. В. Ливеровский служил России. Имя его навечно осталось в истории железнодорожного строительства.

По книге «Воспоминания строителя железных дорог А. В. Ливеровского». — ДВГУПС, 2003.

НАДЕЖДЫ ЮНЫЕ СПОРТСМЕНЫ ОПРАВДАЛИ

Три дня в оздоровительном комплексе «Старая Руза» проходила первая летняя спартакиада среди детей работников ОАО «РЖД». В состязаниях приняли участие четырнадцать команд от такого же количества дорог. Приехали сюда и юные спортсмены Дальневосточной железной дороги.

Двадцать четыре человека представляли четыре команды: по плаванию, легкой атлетике, настольному теннису и пляжному волейболу. Сопровождали детей директор ДЮК ФП «Локомотив» Александр Калужный, тренер по легкой атлетике Игорь Загорский и тренер по

волейболу из Облучья Александр Дубровский.

Пляжный волейбол, где в каждой команде играли по четыре человека, порадовал результатами команды мальчиков. Проиграв в отборочных играх забайкальцам, они в финале отыгрались, выиграв у них же 2:0 и став первыми. Девушки были только пятыми, потому командное место было только вторым. Хороший результат показал теннисист из Нерюнгри Дмитрий Золотарев. Проиграв только одну встречу юному теннисисту, входящему в двести сильнейших теннисистов России и стран СНГ со счетом 2:1, Дмитрий занял второе место.



В Хабаровск команда вернулась без Димы. Он остался в Москве на сборах в школе олимпийского резерва.

В предварительных заплывах в эстафете 4 x 50 метров наши пловцы были первыми. В финале, однако, они проиграли команде Западно-Сибирской дороги всего 0,02 секунды, став вторыми. Несмотря на то, что в некоторых командах по легкой атлетике были сильные спортсмены, некоторые из которых входят в сбор-

ную России, олимпийского резерва, дальневосточники лицом в грязь не ударили, уступив только Западно-Сибирской.

До последнего момента не было ясно, какая команда в итоге станет сильнейшей. В результате напряженного спора между Дальневосточной и Западно-Сибирской наши юные спортсмены уступили победу в общекомандном зачете, заняв второе место, что, согласитесь, тоже очень хорошо.

Сбылись планы руководителя команды Александра Калужного, который в интервью корреспонденту «Гудка» перед началом состязаний заявил: «...Этот неблизкий путь мы преодолели, наверное, не для того, чтобы быть статистами, тем более оказаться в конце турнирной таблицы. Хотим быть первыми! Ну в крайнем случае — вторыми».

Антонина ПИВНЕВА

Фото Александра Дубровского



ИЗ ИСТОРИИ «ЛОКОТИВА»

УДАРНЫЙ ТРУД — АКТИВНЫЙ ОТДЫХ

Продолжение. Начало в № 14-15, 16
В 1989—2004 годах председателем ФФСК «Локомотив» работала Вострикова Ольга Леонидовна, отличник физической культуры и спорта. Коллектив под ее руководством работает в сложных условиях особенно в 1999—2003 годах. Из-за отсутствия финансовых средств на проведение спортивных соревнований работают платные секции: тенниса, каратэ, настольного тенниса, атлетической гимнастики, волейбола, лыжная база с прокатом лыж, тренажерный зал в сауне. Несмотря на все трудности, работа спортивного клуба продолжалась. Проводились спартакиады среди дистанций пути и ПМС, локомотивных депо, соревнования по футболу, плаванию, волейболу, настольному теннису, лыжному спорту. Команды предприятий выступали на городских соревнованиях, юные лыжники — на краевых и зональных соревнованиях.

На лыжной базе «Хапсоль» продолжают заниматься юные лыжники под руководством мастера спорта СССР Алексея Семеновича Трапезникова. А. С. Трапезников — воспитанник тренера А. М. Чепалова — работает в ФСК «Локомотив» с 1995 года. Его юные воспитанники успешно выступают во всех проводимых соревнованиях и являются сильнейшими в Дальневосточном регионе. Среди них Владимир Бобин — чемпион Дальнего Востока 2002 года. В 2003 году в Японии на международном марафоне занял третье место.

Максим Лагода, Вероника Калугина, Дарья Выборнова, Евгений Тамонников, Алена и Антон Трапезниковы, Анастасия Кравченко — участники всероссийских соревнований.

Открытая в 1981 году на базе закрытого детского сада лыжная база в поселке Хапсоль стала любимым местом отдыха железнодорожников. Регулярно проводятся соревнования, дни здоровья, развлекательные мероприятия: проводы русской зимы, открытие и закрытие зимнего сезона. В прокате 150—200 пар лыж, санки, мангалы, работает буфет. На лыжной базе всегда многолюдно, популярность ее растет с каждым годом. В 2000 году лыжную базу посетили 4735 человек, а в 2005-м — 6780 человек. За пять лет, с 2000-го по 2005-й, лыжную базу посетили 30 414 человек.

Создание условий для проведения занятий и отдыха на лыжной базе — отопление, освещение, работа буфета, прокат лыж, санок — все это на плечах бесменно работающей более 30 лет в обществе «Локомотив» Нины Николаевны Митрофановой. Не считаясь со временем, погодой и здоровьем, она всегда на своем посту. Добросовестная, безотказная, душевная, умеющая найти подход к людям, она пользуется большим авторитетом у посетителей лыжной базы, спортсменов и в коллективе спортивного клуба.

В 2003 году команда лыжников в составе Сергея Мешкова, Сергея Халева, Александра Тамонникова, Екатерины Богуш, Екатерины Винокуровой, участвовала в зимней спартакиаде МПС в Новосибирске, защищая честь Дальневосточной железной дороги.

В 2004 году проведено 47 соревнований в них приняли участие 2433 железнодорожника.

Работают секции футбола, волейбола, каратэ, настольного тенниса, лыжных гонок и спортивного ориентирования. В секциях занимались

394 человека. Спортивное общество «Локомотив» выступает в дорожных, городских и краевых соревнованиях.

Хороших результатов добились футболисты в первенстве Комсомольска-на-Амуре заняв первое место, а по зимнему мини-футболу — третье место (тренер С. Г. Воробьев). Сергей Геннадьевич Воробьев в настоящее время руководит Федерацией футбола в Комсомольске-на-Амуре.

В 2004-2005 годах спортивный клуб «Локомотив» совместно с профсоюзными организациями приняли ряд мер по улучшению спортивно-массовой работы среди железнодорожников.

Среди предприятий регулярно проводятся комплексные спартакиады: по плаванию, гиревому спорту, настольному теннису, мини-футболу, баскетболу, спартакиада командиров производства. Соревнования по видам спорта: мини-футболу, волейболу, баскетболу, плаванию, шахматам, шашкам, лыжному спорту, боксу, настольному теннису и другим. Соревнования проводятся на узлах: Комсомольск, Новый Ургал, Высокогорная. Количество соревнований ежегодно растет.

В 2004 году проведено 44 соревнования с участием 2122 человек. В 2005 году проведено 93 соревнования с участием 2827 железнодорожников. На станции Новый Ургал проведено 25 соревнований, на станции Высокогорная — 19.

В связи с реорганизацией Байкало-Амурской магистрали Ургальское отделение Дальневосточной железной дороги вошло в Комсомольское отделение железной дороги в апреле 1997 года, оставаясь как филиал со своими структурными подразделениями.

Спортивная база на узле Новый Ургал состоит из спортивного зала при клубе железнодорожников и простейшего стадиона, где и проводятся соревнования по видам спорта.

Инструктором физической культуры на узле с 1 июня 1999 года работал А. В. Крюков. Работали спортивные секции по баскетболу, волейболу, футболу, настольному теннису, проводились соревнования, товарищеские встречи, отделенческие соревнования по мини-футболу, волейболу.

С приходом инструкторов физической культуры Олега Викторовича Магодева и Татьяны Николаевны Бруязской спортивно-массовая работа на узле оживилась. Оборудован специализированный зал бокса с подсобными помещениями и тренажерный зал — в этом заслуга О. Магодева. За последние два года на станции Новый Ургал проведены два открытых первенства ФСК «Локомотив» по региональному турниру по боксу.

В октябре 2005 года в соревнованиях по боксу среди юношей участвовали команды городов Чегдомын, Советская Гавань, Облучье, Уссурийск, Ванино, Хабаровск. Соревнования прошли на высоком профессиональном уровне. Среди них есть и воспитанники Олега Магодева.

Первое место в своих весовых категориях заняли ургальцы Николай Епифанцев, Сергей Эльмуратов, Павел Алишанов. Второе — Павел Баданин, третье — Николай Дануца, Сергей Шкиль.

Юные боксеры Ургала выступают в течение двух лет в первенстве Хабаровского края.

В секции бокса под руководством О. В. Магодева занимаются 23 чело-

века. На узле Новый Ургал регулярно проводятся соревнования по футболу, волейболу, баскетболу, гиревому спорту, дарсту, шахматам среди предприятий узла. В проведении соревнований оказывают помощь работники клуба во главе с директором Сергеевой, заместитель председателя теркома профсоюза Татьяна Павленко, председатель профкома дистанции сигнализации, связи и вычислительной техники Нина Алексеева.

На узле Высокогорная большую организаторскую и спортивную работу проводит Леонид Нуштаев, разносторонний спортсмен — футболист, волейболист, гиревик, теннисист. Но лучших результатов он добился в силовом троеборье — пауэрлифтинге. В 1995 году он стал рекордсменом Комсомольска-на-Амуре в своей весовой категории, в 1997-м — чемпионом Хабаровского края, в 1998-м стал мастером спорта России, в 1999 году — участником первенства России. В 2001-2002 годах Нуштаев — бронзовый призер России. В 2003 году он занял первое место и получил золотую медаль в первенстве России среди ветеранов старше 40 лет в Калуге, он член сборной команды России по пауэрлифтингу. В октябре 2004 года — чемпион мира в своей весовой категории среди ветеранов в весе до 90 кг в городе Уйдапур (Индия), в сумме троеборья он поднял 770 кг (жим — 200 кг, тяга — 290 кг, присед — 280 кг).

Федор АНУЧИН,

инструктор-методист

ФСК «Локомотив»,

Нина МИТРОФАНОВА,

директор дома физкультуры

ФСК «Локомотив»

ПОЛОЖЕНИЕ

об организации и проведении конкурса детского литературного творчества, посвященного 110-летию Дальневосточной железной дороги и 170-летию образования железных дорог России

Конкурс детского литературного творчества проводится в рамках реализации целевой программы «Молодежь ОАО «Российские железные дороги 2006–2010 гг.» среди детей работников аппарата управления Дальневосточной железной дороги. Проведение конкурса приурочено к 110-летию Дальневосточной железной дороги и 170-летию образования железных дорог России, празднование которых намечено на октябрь-ноябрь 2007 года.

1. Цели и задачи проведения конкурса:

- развитие детского творчества, патриотического начала, уважения и почитания традиций ОАО «Российские железные дороги» и Дальневосточной железной дороги, направленное на формирование у молодежи положительного имиджа труда железнодорожников;
- поддержка детских творческих инициатив, направленных на профессиональную ориентацию и сохранение железнодорожных традиций;
- повышение престижности железнодорожных профессий, прославление династий железнодорожников, выявление у молодежи знаний о традициях и особенностях работы на железнодорожном транспорте;
- проникновение в молодежную среду позитивных производственных традиций, уважения к истории и ветеранам, воспитание патриотических ценностей и внутрикорпоративной культуры.

2. Участники и порядок проведения конкурса

К участию в выставке допускаются творческие работы детей работников аппарата управления дороги, учащихся с 1 по 11 классы общеобразовательных учебных заведений, а также учащихся профтехучилищ, техникумов в возрасте до 17 лет.

Конкурс объявляется в трех возрастных группах:

- 1 группа — учащиеся начальной школы (с 1 по 4 классы);
- 2 группа — учащиеся средней школы (с 5 по 8 классы);
- 3 группа — учащиеся старших классов (с 9 по 11 классы) и учащиеся профтехучилищ и техникумов в возрасте до 17 лет.

Конкурс проводится по трем номинациям:

— Железнодорожник — это звучит гордо! (самая лучшая профессия на железной дороге);

— Моя династия железнодорожников;

— Дорога будущего.

Литературные работы выполняются на одном листе формата А4.

В правом верхнем углу указываются фамилия, имя, возраст ребенка, класс и учебное

заведение, в котором он учится. Далее посередине указывается название номинации, в которой выполнена работа. На оборотной стороне — место работы родителей (служба, самостоятельный отдел), контактные телефоны.

Критерии оценки творческих работ:

- литературное исполнение, грамотность;
- использование исторических фактов, примеров из истории семьи;
- творческий подход к оформлению работы.

3. Руководство проведением конкурса

Организацию и проведение конкурса осуществляет профсоюзный комитет аппарата управления дороги в числе комиссии по культурно-массовой работе, комиссии по работе с молодежью и жюри из членов профкома.

Подготовку проведения конкурса осуществляют ответственные лица:

- от комиссии по культурно-массовой работе Иванова Елена Викторовна;
- от комиссии по работе с молодежью Евсюкова Любовь Анатольевна.

4. Сроки проведения конкурса и предоставление заявок на участие

Заявкой на участие в выставке-конкурсе является творческая работа, предоставленная в соответствии с требованиями п. 2 настоящего положения в срок до 28 сентября 2007 года:

— в комиссию по культурно-массовой работе (Иванова Елена Викторовна — ул. Комсомольская, 67, ТехПД, ком. 418, тел. 4-51-69);

— в комиссию по работе с молодежью (Евсюкова Любовь Анатольевна — ул. Фрунзе, 12, ДЦФТО, каб. 51, тел. 4-51-77).

Работы подлежат регистрации и нумеруются по мере поступления.

5. Определение победителей

Победители определяются по решению жюри в каждой возрастной группе и в каждой номинации.

Жюри в срок до 10 октября 2007 года рассматривает представленные литературные работы.

6. Награждение победителей

Победители награждаются ценными подарками и грамотами.

Церемония награждения состоится в субботу, 13 октября, в 14:00 местного времени в главном корпусе управления дороги по адресу: ул. Муравьева-Амурского, д. 20.

7. Финансовые расходы

Подарки для награждения победителей приобретаются за счет профсоюзных взносов работников аппарата управления дороги.

Итоги конкурса и лучшие работы будут опубликованы в газете «Профсоюзная жизнь».

(495) 937-99-92

ЖДИ МЕНЯ

национальная служба взаимного поиска людей

ИЩУТ ЛИ ВАС?

<http://poisk.vid.ru>

8. № 541604 ЖМ

Ищу друга. С 1984 по 1987 год я с ним учился в Дальневосточном мореходном училище (ДМУ) в городе Находке на радиотехническом отделении. После окончания училища в 1988 году **Вернов Александр Александрович** работал во Владивостоке на судах рыболовецкого флота до 1996 года, а также немного отработал в органах внутренних дел в должности участкового уполномоченного. На протяжении всего времени я и мои родственники (брат Антон и мама) поддерживали с ним дружескую связь. С 1997 года я потерял с ним контакт в связи с тем, что он уехал в Хабаровск и данных о месте пребывания в городе не оставил. Его мама (Зинаида), отчим (Александр) и сестра (Светлана) до 1993 года проживали в Хабаровском крае — поселок Софийск Верхнебуриинского района (более подробного адреса не знаю).

Синьков Александр Сергеевич

9. № 503279 ЖМ

Разыскивается: **Сергей**, но не уверена 19 мая 2003 года мы с мамой ехали во Владивосток на поезде Пенза—Владивосток или Харьков—Владивосток. В Хабаровске к нам в вагон подсел молодой человек среднего роста, брюнет. Юноша был очень остроумным, добрым, веселым, образованным, всем помогал. Соседи и мама были от него в восторге. И я тоже... Утром весь вагон был влюблен в него. Он помо-

гал всем старушкам, угощал их чем-то, шутил. Мы подъехали к Владивостоку. Наши родственники запаздывали. Он вызвался проводить нас с мамой до вокзала и донести наши чемоданы. Попрошавшись, он отправился на свою электричку. Его звали Сергей. Он был студентом, наверное, 4 или 5 курса одного из хабаровских университетов гуманитарного направления (я сделала такой вывод потому, что он часто говорил о литературе и предметах литературы). Еще он занимался спортом. Не знаю, каким именно. Ехал из Хабаровска в Партизанск.

Востокова Анна Борисовна

10. № 476168 ЖМ

Случилось так, что после окончания школы разнесло нас друг от друга в разные стороны нашей страны, а возможно и в страны ближнего зарубежья — в Украину, Белоруссию. Сама я сейчас проживаю в Ставропольском крае.

Девочки — подруги мои: **Гриб** (Полякова в замужестве) **Наталья Петровна** 1973 года рождения, предполагаемое место жительства поселок Кысыл-Сыр Вилюйского района Якутии, **Дипко Оксана Богдановна**, родилась 18 декабря 1972 года, предполагаемое место проживания город Хабаровск (предыдущее место жительства — город Витебск). Очень хочется если не свидеться с кем-либо из подруг, то хотя бы узнать адреса для переписки.

С уважением, Наталья Панова

11. № 462737 ЖМ

Базуева (девичья фамилия), **Пуликова Александра Степановна**, проживающая в городе Екатеринбург, разыскивает своего молодого человека **Ротанова Григория Ивановича** (родился 28 (29) августа 1937 года), с которым рассталась 40 лет назад. Познакомились с ним в Хабаровске и переписывались четыре года, была у него в гостях в 1967 году в городе Норильске. Сестра его Лена жила в Хабаровске, хотелось бы тоже ее увидеть или узнать о ее судьбе. Она жила в то время с сыном.

Отклики по этим объявлениям вы можете отправить в адрес редакции газеты «Профсоюзная жизнь» или программы «Жди меня»



Коллекция «Осень-зима | 2007»

КЛАССИЧЕСКАЯ МУЖСКАЯ ОДЕЖДА И ОБУВЬ, ВЕРХНЯЯ ОДЕЖДА

Уважаемые работники ДВЖД!

Напоминаем Вам о том, что для Вас действует **скидка 15%** на весь представленный ассортимент.

Скидка действительна при предъявлении удостоверения работника ДВЖД

Уссурийский бульвар, 4 / ул. Гайдара, 2 / ТД Лотос, 3 этаж / ТЦ Дом Одежды, 4 этаж / ДК Профсоюзов, 1 этаж / ТЦ ЦУМ, 2,3 этаж / ТЦ Дом быта, 1 этаж.

Контактный телефон: (4212) 21-28-27

Уважаемые железнодорожники! Для вас работает гостиница «Ерофей»



К вашим услугам — уютные номера, конференц-зал на 30–40 человек, удобное месторасположение по адресу: Хабаровск, улица Станционная, 2 (остановка «Железнодорожный вокзал» или «Железнодорожный университет»).

Телефоны администратора гостиницы: 34-88-55, 38-09-54. Мы ждем вас!

Администрация гостиницы

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Учредитель: 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 культурного наследия по ДФО. Свидетельство ПИ № ФС 15-0499 от 23.04.2007 года.

Адрес редакции: 680000, Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского, д. 20, допр.профсоюз. Телефон — 38-45-63 (4-45-63). E-mail: APivneva@upr.dvvd.ru

Редактор — **Антонина ПИВНЕВА**. Дизайн и верстка — информцентр допр.профсоюза. Отпечатано в Хабаровской краевой типографии. Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31. Заказ № 2214. Тираж 2680 экз.