

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



28 ноября 2007 г.
№ 22 (54)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

МЕХАНИЗМ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

Четырнадцатого ноября состоялось совместное заседание правления ОАО «РЖД» и единого представительного органа первичных профсоюзных организаций Роспрофжелы, на котором был рассмотрен проект Коллективного договора ОАО «Российские железные дороги» на 2008–2010 годы. Вел заседание президент Компании Владимир Якунин.

С докладами на правлении выступили вице-президент Компании Олег Атьков и председатель единого представительного органа, председатель Роспрофжелы Николай Никифоров, которые рассказали о работе над проектом коллективного договора, подчеркнув, что она шла в конструктивной форме, с учетом предложений, поступивших с мест и социально-экономических интересов сотен тысяч железнодорожников РЖД.

Рассмотренный договор является правовым актом, регулирующим социально-трудовые отношения в Компании, играет ключевую роль в обеспечении стабильной работы трудовых коллективов, способствует эффективному развитию и реформированию отрасли. По мнению президента РЖД Владимира Якунина, коллективный договор — это просто способ выжить в рыночных условиях. Суть коллективного договора, с точки зрения железнодорожников, в том, что стороны договариваются о взаимных обязательствах: о заинтересованности в совместной деятельности, о совместной ответственности за производственно-экономичес-

кие результаты Компании и о том, как на основе этих результатов обеспечить рост благосостояния ее работников и уровня их социальной защищенности

— Для обеспечения выполнения коллективного договора необходимо объединение усилий всех работников отрасли. Строго выполнять обязательства перед работниками в соответствии с коллективным договором позволяет повышение финансовой эффективности работы ОАО «РЖД». Успешная работа Компании обеспечивает не только ежеквартальную индексацию заработной платы в соответствии с ростом потребительских цен, но и ее реальное, сверхинфляционное повышение, — сказал президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

В ОАО «РЖД» с 1 сентября 2007 года минимальный размер оплаты труда доведен до 3560 рублей, (в целом по стране он в полтора раза ниже: 2300 рублей). Среднемесячная заработная плата работников, занятых на перевозках, возросла более чем вдвое и составила в августе 2007 года 17 529 рублей, реальная заработная плата увеличилась почти на 40 процентов.

Важной составляющей жизнедеятельности и устойчивой работы ОАО «РЖД» является продуманная социальная политика. Руководствуясь принципами социального партнерства, создан механизм социальной защиты работников и неработающих пенсионеров Компании, закрепленный в коллективном договоре ОАО «РЖД».

В 2007 году на реализацию обя-

зательств коллективного договора ОАО «РЖД» без учета дочерних, зависимых обществ, вышедших из Компании, будет использовано 64 млрд. рублей.

Средняя стоимость социального пакета с учетом оздоровления в домах отдыха и санаториях, медицинского обслуживания и других социальных гарантий составит около 30 тыс. рублей на каждого работника, неработающего пенсионера — 5,9 тыс. рублей.

Социальный пакет работников включает основные социальные гарантии:

— бесплатный проезд железнодорожным транспортом по разовому билету в купейном вагоне пассажирского поезда и льготы на проезд в пригородном сообщении;

— медицинское обслуживание за счет корпоративной системы добровольного медицинского страхования;

— лечение и отдых по льготной стоимости в оздоровительных учреждениях Компании, оказание материальной помощи на поддержание здоровья в период отпуска;

— единовременное поощрение за добросовестный труд при выходе на пенсию и пенсионные взносы для финансирования корпоративной пенсии.

Работники, члены их семей, пенсионеры получают полный пакет медицинских услуг в соответствии с территориальными программами обязательного медицинского страхования и договорами о добровольном медицинском страховании.

Окончание на 3-й стр.

НАГРАДЫ РОСПРОФЖЕЛА

За достижение высоких результатов в области социально-экономической и правовой защиты железнодорожников и транспортных строителей, укрепление единства профсоюза, разработку и реализацию коллективных договоров, личный вклад в социально-экономическое развитие трудовых коллективов звание лауреата премии Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей 2007 года присвоено

ОРЕХОВОЙ ЕЛЕНЕ ИВАНОВНЕ
— заведующей отделом социально-экономической защиты дорпрофсожа.



За многолетний добросовестный труд на железнодорожном транспорте, плодотворную работу в профсоюзной организации и в связи со 170-летием Российских железных дорог и 110-летием Дальневосточной железной дороги Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей награждает профактив дорпрофсожа своими наградами.

Знаки Роспрофжелы «За активную работу в профсоюзе» и премии вручены:

Бабию Виталию Ильичу — председателю дорпрофсожа на ДВЖД;
Лешанковой Ольге Иннокентьевне — специалисту по оргработе Хабаровского филиала дорпрофсожа;

Лысенко Александру Владимировичу — главному правовому инспектору труда дорпрофсожа;

Рябовой Наталье Владимировне — специалисту отдела организационной и кадровой работы Владивостокского филиала дорпрофсожа;

Цахоевой Татьяне Николаевне — председателю первичной профсоюзной организации вагонного эксплуатационного депо Уссурийск;

Почетной грамотой ЦК профсоюза и премией награждены:

Бояркина Людмила Ивановна — председатель первичной профсоюзной организации Амгуньской дистанции пути Комсомольского отделения;

Бурнашкина Ольга Васильевна — врач-терапевт НУЗ «Поликлиника на ст. Облучье» региональной Дирекции медицинского обеспечения на Дальневосточной железной дороге;

Бутовец Ирина Александровна — специалист отдела социально-экономической защиты филиала дорпрофсожа Владивостокского отделения;

Демешко Альбина Васильевна — инженер по организации и нормированию труда Уссурийской дистанции гражданских сооружений.

Именными часами председателя Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей награждены:

Козлова Татьяна Ивановна — председатель первичной профсоюзной организации Хабаровской дирекции по обслуживанию пассажиров;

Филатова Надежда Владимировна — председателя первичной профсоюзной организации Горинской дистанции пути.

Объявлена благодарность:

Вавиловой Наталье Владимировне — инженеру ПТО ПМС-220, председателю первичной профсоюзной организации;

Степико Василию Павловичу — председателю первичной профсоюзной организации Биробиджанской дистанции гражданских сооружений;

Михеевой Елене Владимировне — председателю первичной профсоюзной организации Тьринской дистанции пути;

Харисову Геннадью Минихатимовичу — механизатору комплексной бригады Хабаровской механизированной дистанции погрузо-разгрузочных работ и коммерческих операций, председателю первичной профсоюзной организации.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ ПРИНИМАЛА ГОСТЕЙ



На Дальневосточную дорогу для участия в праздничных мероприятиях, посвященных 110-летию со дня сдачи ее в постоянную эксплуатацию прибыли многочисленные гости. В числе главных гостей в Хабаровск прибыли президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и председатель Роспрофжелы Николай Никифоров.

Накануне торжеств, 5 ноября, Николай Никифоров побывал в локомотивном депо Хабаровск-2. Он осмотрел цеха депо, спортивный

корпус, где сегодня полным ходом идет реконструкция, посетил музей истории депо. Николай Алексеевич оставил запись в книге гостей музея,



в которой отметил «высокую эстетику в цехах и технологии производства». Хорошо отозвался он и о музее депо.

В тот же день Николай Никифоров осмотрел детский оздоровительный лагерь им. Ю. Гагарина, что находится в районе Петропавловского озера и который нынешним летом дорпрофсож брал под свою опеку.

Шестого ноября вместе с Владимиром Якуниным, Михаилом Заиченко и губернатором Хабаровского края Виктором Ишаевым председатель Роспрофжелы принял участие в торжественном открытии движения на участке Известковая—Чегдомын, построенному взамен отрезка пути, попавшего в зону затопления водохранилища Бурейской ГЭС.

Окончание на 4-й стр.

КАКОВЫ ПЕРСПЕКТИВЫ

Это обсуждалось на железнодорожном съезде

Как уже сообщалось, в конце октября в Кремле прошел первый железнодорожный съезд. Прошел месяц со дня работы съезда, однако обсуждаемая тема актуальна и сегодня, и завтра, и через пять лет... Ведь это Стратегия развития железнодорожного транспорта. Съезд обозначил перспективы развития железнодорожного транспорта в рамках стратегических приоритетов России до 2030 года.

В работе съезда приняли участие президент Российской Федерации Владимир Путин, первый заместитель председателя правительства Сергей Иванов, вице-премьер, председатель совета директоров ОАО «РЖД» Александр Жуков, председатель правления РАО «ЕЭС России» Анатолий Чубайс, министр транспорта Игорь Левитин, мэр Москвы Юрий Лужков, главы регионов, представители различных отечественных и зарубежных организаций, заинтересованных в развитии российского железнодорожного транспорта и вовлеченных в его деятельность, в том числе федеральных и региональных органов власти, крупнейших транспортных компаний, общественных организаций, учебных заведений, научного и экспертного сообщества, и, конечно, руководители и работники железнодорожного транспорта, 130 представителей профсоюза во главе с его председателем Николаем Никифоровым. Участникам съезда были оглашены приветствия председателей Государственной Думы и Совета Федерации.

Выступая на пленарном заседании съезда, Владимир Путин подчеркнул важность для страны стабильной работы железнодорожного транспорта и его развития, а также необходимость решения социальных вопросов самих железнодорожников, в первую очередь касающихся заработной платы, завершив словами о том, что нельзя забывать о людях, которые работают на железнодорожном транспорте.

О Стратегии развития железнодорожного транспорта России до 2030 года, как одного из важнейших инструментов долгосрочного инновационного развития страны, рассказал Владимир Якунин. На тему «Соблюдение единых стандартов в сфере взаимоотношений между работодателями и работниками реформируемого железнодорожного комплекса» на съезде выступил председатель Роспрофжела Николай Никифоров.



Как сказал, выступая в Хабаровске на праздничном заседании президент Компании Владимир Якунин, место проведения съезда выбрано только по одной причине: в Москве другого зала, способного вместить такое количество делегатов, пять тысяч, пожалуй, и нет.

— Называлось наше собрание не съезд железнодорожников, а железнодорожный съезд. Это неслучайно. Собрались на него не только работ-

ники РЖД, но и наши партнеры: товаропроизводители, международные транспортные компании, организации и предприятия транспортного машиностроения, связи, топливно-энергетической, металлургической и других отраслей, различные пользователи наших услуг. Мне такая форма представляется очень продуктивной, особенно если учесть, что принять участие в этом диалоге приходят президент страны, спикер Совета Федерации, первый вице-премьер и министры правительства, ректоры крупнейших вузов и руководители богатейших банков, естественных монополий...

В результате реализации стратегии к 2030 году будет построено свыше 20 тысяч километров новых линий (сейчас у нас 85 тыс. км дорог), грузооборот возрастет почти на 70 процентов, а пассажирооборот — на 30. Будет закуплено свыше 23 тысяч локомотивов, почти миллион грузовых вагонов, около 30 тысяч пассажирских вагонов, свыше 24 тысяч вагонов пригородных поездов. Ключевым механизмом реализации стратегии должно стать объединение усилий всех заинтересованных в развитии железнодорожного транспорта сторон: государства, регионов и частного бизнеса, включая ОАО «РЖД», в соответствии с тем эффектом, который каждая из этих сторон получит от строительства конкретных линий.

— От эффективности работы Компании зависит и повышение благосостояния железнодорожников, — отметил в своем выступлении председатель Роспрофжела Николай Никифоров. — Это основной корпоративный принцип социальной политики, что является и одной из главных задач Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.

Далее он отметил, что «реализация стратегии обеспечит высокую конкурентоспособность железнодорожного транспорта. На основе внедрения новых видов подвижного состава и машин, обновления и развития инфраструктуры значительно повысится производительность труда, увеличится заработная плата железнодорожников, уровень которой к 2030 году должен достигнуть 170 процентов от среднероссийского.

В последние годы наблюдается обострение конкуренции на рынке труда, обусловленное экономическим ростом и демографическими

проблемами (по прогнозам, к 2030 году ожидается снижение численности трудоспособного населения от 7 до 25 процентов). В этих условиях удерживать и привлекать квалифицированные кадры можно будет только при условии обеспечения реального роста заработной платы, не ниже, чем в экономике страны, созданием надлежащих условий для работы и достойного социального пакета.



Взаимоотношения Компании и профсоюза по реализации этих задач строятся на принципах социального партнерства, заложенных 15 лет назад первым Отраслевым тарифным соглашением по железнодорожному транспорту, заключенным Министерством путей сообщения и профсоюзом. Была создана четкая и глубоко продуманная система социальных гарантий труженикам отрасли. А их реализация позволила обеспечить стабильную работу транспорта в самый сложный период падения объемов перевозок и перестройки в стране.

Такой подход как никогда актуален в условиях проведения реформ, успешная реализация которых зависит от того, насколько они будут поддержаны тружениками. Ведь преобразования затрагивают судьбу практически каждого железнодорожника.

При создании ОАО «РЖД» одним из первых шагов стало его присоединение к Отраслевому тарифному соглашению. Были сохранены основные стандарты в сфере взаимоотношений между работодателями и работниками реформируемого железнодорожного комплекса. Это позволило вновь образованному акционерному обществу создать нормальную обстановку в коллективах и выполнять поставленные задачи.

В настоящее время Компания и профсоюз совместно ведут разработку коллективного договора на 2008—2010 годы, в котором уровень социальных гарантий будет сохранен, усовершенствованы его отдельные пункты и положения, направленные на мотивацию работы, повышение ее эффективности.

В связи с переходом к третьему этапу реформирования и созданием на базе имущественного комплекса Компании дочерних обществ, самостоятельных юридических лиц, возникла необходимость заключения коллективных договоров во вновь создаваемых организациях, что практически выполняется благодаря корпоративной политике ОАО «РЖД», исходя из необходимости обеспечения социальных гарантий работникам дочерних обществ не ниже, чем в самой Компании.

Однако в силу объективных причин процесс заключения коллективных договоров затягивается, что вызывает у работников беспокойство. В текущем году по предложению профсоюза решением совета директоров Компании создано Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта, с которым профсоюз может заключать

Отраслевое соглашение, тем самым определить единый стандарт гарантий и решить многие социальные проблемы железнодорожников.

Причем создаваемые дочерние общества могут без длительных процедур присоединяться к соглашению, сохраняя практически уровень социальной защищенности работников, принятый в Компании. Проект отраслевого соглашения разработан и начался процесс его согласования.

Единый стандарт в решении социальных вопросов принят и в организациях, входящих в ассоциацию предприятий промышленного железнодорожного транспорта, где также действуют Отраслевые соглашения, подписанные Ассоциацией и Роспрофжелом. Аналогичные соглашения заключены с Федеральным агентством железнодорожного транспорта по высшим учебным заведениям, входящим в его систему, что оказывает положительное влияние на стабильную работу коллективов.

Предусмотренное стратегией развития обновление основных фондов, исключение из эксплуатации парков подвижного состава с истекшими сроками службы к 2015 году, внедрение современных технических средств позволит обеспечить безопасность движения поездов, значительно улучшить условия труда работников, снизить или устранить воздействие вредных факторов на человека (сегодня 44 процента рабочих мест — с вредными факторами).

Представители профсоюза принимают участие во всех стадиях проектирования, изготовления и приемки новых образцов подвижного состава. Уже поступают в эксплуатацию современные локомотивы, путевая техника с кабинами, отвечающими современным санитарно-гигиеническим нормам, и они получают хорошую оценку от обслуживающего их персонала и машинистов.

В настоящее время, учитывая повышенные требования к состоянию здоровья работников железнодорожного транспорта, а также воздействия вредных факторов, в Компании сохранена и действует система оздоровления работников в санаториях-профилакториях, курортах и реабилитационных центрах на льготных условиях.

Сохранилась в достаточном количестве сеть медицинских учреждений, оснащенных современным медицинским оборудованием. Работники и пенсионеры, в том числе и дочерних структур, получают необходимую медицинскую помощь, обслуживание

за счет средств организаций путем добровольного медицинского страхования. Следует подчеркнуть, на медицинских работников также распространяется социальный пакет.

Содержание социальной сферы — это не благотворительность, а проявление заботы о людях. И конечно, при строительстве новых железнодорожных линий, станций должны учитываться расходы на строительство жилья, детских садов, школ, медицинских учреждений и других социальных объектов, т.к. эти новые линии будут проходить зачастую в необжитых местах. Такая работа должна продолжаться и в последующие годы.

Одним из важнейших факторов мотивации работы на железнодорожном транспорте является забота о ветеранах, оказание им помощи и поддержки, в том числе и выплата негосударственных пенсий через негосударственный пенсионный фонд «Благосостояние», который имеет один из самых высших рейтингов в России.

Российские железные дороги — одна из немногих крупнейших компаний страны, которая уделяет серьезное внимание развитию физической культуры и спорта, оздоровлению работников, формированию здорового образа жизни. В настоящее время формируется соответствующая программа на период до 2012 года, которая еще раз подтверждает социальную направленность деятельности Компании. Большое внимание уделяется также оздоровлению детей работников ОАО «РЖД». У нас сохранены практически все загородные лагеря, которые в перспективе должны также развиваться.

Решая социальные проблемы на принципах социального партнерства, имея единые стандарты в сфере взаимоотношений работодателей с работниками, мы избегаем конфликтных ситуаций, все решается в форме диалога. Без сомнения, такая политика будет осуществляться и в дальнейшем.

В целях более тесного взаимодействия в решении вопросов социальной политики, участия в подготовке законодательных актов Роспрофжел и Министерство транспорта Российской Федерации совсем недавно заключили Соглашение о взаимодействии и сотрудничестве, что также окажет положительное влияние на реализацию стратегии развития, которую мы сегодня обсуждаем. Ее выполнение обеспечит социальную стабильность железнодорожного транспорта страны.

БАМ ПОЛУЧАЕТ ВТОРУЮ ЖИЗНЬ



В числе тех, кто принимал участие в работе первого железнодорожного съезда от Дальневосточного региона был и осматривщик-ремонтник эксплуатационного вагонного депо Тынды почетный железнодорожник Вячеслав Владимирович Брезгунов. Впечатлений, разумеется, было много. Тема, которая обсуждалась на съезде, касается каждого железнодорожника. Своими впечатлениями от работы съезда Вячеслав Владимирович поделился с корреспондентом нашей газеты.

— В феврале будущего года я отмечу 30-летие моего бамовского стажа. БАМ для меня — не только «рельсы в два ряда» и не просто аббревиатура.

Я по-настоящему горжусь принадлежностью к великой стройке. Когда-то известный бамовский поэт Геннадий Кузьмин написал:

*Нам за молодость нашу не стыдно,
Пусть потомки завидуют нам.
Есть на свете красавица Тында,
Есть дорога в грядущее — БАМ.*

Для меня эти прекрасные строки — жизненное кредо. И скажу честно, было до злости обидно выслушивать бред умников, объявлявших БАМ «дорогой в никуда». Но и я, и многие мои товарищи — истинные патриоты магистрали — продолжали работать, стиснув зубы, что бы там ни плели конъюнктурщики от политики.

Я говорю об этом не случайно,

потому что участие в первом железнодорожном съезде укрепило меня в правоте убеждения — за БАМом большое будущее. Намечается то, чего мы ожидали: освоение региона магистрали. Возобновляется в ближайшем будущем прокладка железнодорожной ветки к эльгинскому уголю с последующей разработкой месторождения, продолжится укладка рельсов до Якутска. Кроме того, чтобы справиться с возрастающим грузопотоком, планируется уложить второй путь от Тынды до Ванино. Сделать это позволит открытие Кузнецовского тоннеля.

Съездом намечены конкретные и масштабные задачи на перспективу. Они дадут толчок развитию бамовских территорий. И это станет явью в самое ближайшее время. Мы в нашем эксплуатационном вагонном депо Тынды уже начинаем чувствовать ветер перемен. С учетом важности задач, которые предстоит решать в недалеком будущем, наше предприятие расширяется. Уже начало поступать новое оборудование для ремонта подвижного состава.

Вернувшись из Москвы, я с удовольствием рассказываю товарищам по работе о принятых на съезде решениях. И они радуются вместе со мной дальнейшей судьбе БАМа.

Записал
Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

С ЗАБОТОЙ О ЗДОРОВЬЕ

Двадцать шестого ноября передвижной консультативно-диагностический центр «Терапевт Матвей Мудров» отправился в очередной рейс по Дальневосточной железной дороге. Он будет работать на Тындинском отделении Дальневосточной железной дороги с 26 ноября по 17 декабря 2007 года.

Планируется организовать оказание медицинской помощи железнодорожникам, членам их семей и неработающим пенсионерам железнодорожного транспорта и другим жителям станций Исса, Февральск, Дугда, Тунгала, Огорон, Верхнезейск, Тутал, Дипкун, Кувыкта, Хорогочи, Ларба, Лопча, Чильчи, Юктали, Олекма, Хани, Бельенская, Муртыгит и прилегающих поселков.

За период работы ПКДЦ «Терапевт Матвей Мудров» с февраля 2006 года выполнены 15 поездок по территории Дальневосточного федерального округа, консультативно-диагностическую помощь получили около 19 тысяч человек.

В Тынде состоялась научно-практическая конференция и медицинский совет на тему «Проблемы и перспективы взаимодействия ведомственного и территориального здравоохранения в период развития железнодорожного транспорта в рамках стратегических приоритетов отрасли до 2030 года».

В проведении конференции приняли участие руководители и специалисты Министерства здравоохранения Амурской области, Департамента здравоохранения ОАО «РЖД», региональной дирекции медицинского обеспечения на Дальневосточной дороге, ученые Дальневосточного государственного медицинского университета, НИИ СО РАМН, ведущие врачи железнодорожных больниц.

На конференции обсуждались развитие высокотехнологичных методов лечения в хирургии; обеспечение доступности современной травматологической и ортопедической помощи в негосударственных учреждениях здравоохранения; организация, эффективность и пути совершенствования медицинской помощи в негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД»; организация проекта частно-государственного партнерства на базе НУЗ «Отделенческая больница на ст. Тынды ОАО «РЖД».

Планируется организовать первое не только в Амурской области, но и в РФ совместное лечебно-профилактическое учреждение на базе Тындинской железнодорожной больницы на принципах частно-государственного партнерства. С предложением об объединении усилий для обеспечения всего населения Тынды и Тындинского района качественной и доступной медицинской помощью выступила Дирекция медицинского обеспечения на Дальневосточной железной дороге. Данное предложение поддержано в администрации губернатора Амурской области.

МЕХАНИЗМ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Закрепляя социальную защищенность работников Компании, ОАО «РЖД» предусматривает поэтапное увеличение финансирования от 80 до 96 млрд. рублей на реализацию обязательств коллективного договора на 2008—2010 годы.

— Масштаб и сложность задач, стоящих перед Компанией сегодня, заставляют нас по-новому взглянуть на вопросы управления в коллективе. Самым весомым моментом на рынке труда является человеческий капитал. И сохранить его позволяют не только деньги. Это прежде всего перспективы, устроенный быт семьи, садики и лагеря отдыха для детей, защищенность пенсионеров. Только грамотное управление человеческим капиталом позволит нам решить поставленные задачи, — отметил Владимир Якунин, открывая заседание правления. Основными целями договора являются повышение эффективности работы Компании, усиление социальной ответственности сторон за результаты производственно-экономической деятельности, обеспечение роста уровня мотивации и производительности работников за счет предоставления предусмотренных договором социальных гарантий, компенсаций и льгот, обеспечение роста благосостояния и уровня социальной защиты работников, их семей, неработающих пенсионеров.

В целях формирования здорового образа жизни у работников Компании и членов их семей большое внимание уделяется развитию физической культуры и спорта. На спортивных объектах функционируют многочисленные спортивные секции, в которых

помимо железнодорожников активно занимается и местное население. Регулярно проводятся спортивные соревнования и спартакиады по летним и зимним видам спорта.

Затраты Компании на содержание объектов культуры и спорта в 2006 году составили 2 млрд. 111 млн. рублей, на проведение культурно-просветительных и спортивно-массовых мероприятий — 1 млрд. 177 млн. рублей, что соответствует обязательствам коллективного договора.

ОАО «РЖД» обеспечивает работников и членов их семей продовольственными и промышленными товарами на удаленных линейных станциях и узлах. В этих целях на железных дорогах функционирует специальная сеть магазинов, предприятий общественного питания, хлебопекарных предприятий, мастерских по ремонту обуви, парикмахерских и др.

Большое внимание в Компании уделяется развитию кадровых ресурсов. Этот функциональный этап работы с персоналом является одним из наиболее важных. Он включает в себя обучение и повышение квалификации персонала, формирование механизмов планирования карьеры, включая совершенствование работы с кадровым резервом и молодыми специалистами, многоаспектное развитие корпоративной культуры и пр.

Правлением Компании принята целевая программа ОАО «РЖД» «Молодежь ОАО «Российские железные дороги» (2006—2010 годы)», главной концептуальной основой которой является сближение интересов молодого работника и Компании.

Основными направлениями формирования инновационного молодежного потенциала ОАО «РЖД» являются:

— воспитание собственного кадрового резерва;

— привлечение высококвалифицированных молодых специалистов на рынок труда;

— создание условий для закрепления молодых работников на длительный период работы в Компании.

Власти улучшения условий и охраны труда совместно с Роспрофжелом разрабатывается перечень мероприятий для организации совместных действий по обеспечению требований охраны труда, предупреждению несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний. Основное направление в решении этой задачи — это реализация среднесрочных и годовых программ по улучшению условий и охраны труда.

В 2006 году построены, реконструированы и отремонтированы 335 санитарно-бытовых корпусов и помещений, оборудованы 1450 пунктов обогрева и комнат приема пищи. Проведены работы по монтажу, реконструкции и ремонту около 5 тыс. систем общего освещения, более 750 систем вентиляции и др. 1009 кабин локомотивов оборудованы стеклами повышенной прочности, 960 кабин — виброзащитными креслами машиниста.

На мероприятия по охране труда по всем источникам финансирования израсходовано 5,8 млрд. рублей, или 1,2 процента от сумм эксплуатационных расходов.

В 2006 году приведены в соответствие с требованиями свыше 13 тыс.

рабочих мест, улучшены условия труда на 31 тыс. рабочих мест.

В целях формирования системного подхода к решению жилищных вопросов в 2005 году утверждена концепция жилищной политики ОАО «РЖД» на 2005—2007 годы и на период до 2010 года с пакетом нормативных документов, необходимых для ее реализации. Принятые документы определяют пути решения двух основных задач: создание специализированного жилищного фонда Компании для технологических потребностей и оказание Компанией различных форм финансовой помощи работникам, приобретающим жилые помещения в собственность.

Объем специализированного жилья, построенного в 2006 году, составил 87,4 тыс. квадратных метров (1071 жилое помещение), на эти цели израсходовано 1 млрд. 417 млн. рублей.

На субсидируемый кредит работник может приобретать как жилье, строящееся ЗАО «Желдорипотека» и «Жилсоципотека», так и на вторичном рынке. В 2006 году 4435 работников ОАО «РЖД» получили ипотечные субсидируемые кредиты на сумму 3,8 млрд. рублей.

В 2007 году на субсидирование работников ОАО «РЖД» будет направлено 970 млн. рублей, из них 400 млн. рублей — на субсидирование по кредитам, выданным в 2006 году, 420 млн. рублей — по кредитам, выданным в 2007 году, 100 млн. рублей — на безвозмездное субсидирование некоторых категорий работников (многодетные семьи, инвалиды и др.) и 50 млн. рублей — на безвозмездное субсидирование

части ипотечных кредитов при рождении детей.

Напомним, при рождении первого ребенка в семье, оформившей ипотечный кредит, Компанией компенсируется оплата 10 кв. метров жилья, при рождении второго ребенка — 14 кв. метров, при рождении третьего и последующих детей — 18 кв. метров.

Договор полностью отвечает миссии Компании и способствует ее реализации через достижение стратегических целей. За четыре года своей деятельности Компания полностью выполнила задачи, поставленные президентом и правительством РФ. Грузооборот за этот период увеличен более чем на 26 процентов, пассажирооборот — на 11,5 процента. В итоге ОАО «РЖД» достигло самых высоких результатов работы за 16 лет существования железных дорог России.

В обсуждении документа приняли участие старший вице-президент ОАО «РЖД» Федор Андреев, вице-президент Компании Олег Атьков, председатель единого представительного органа первичных профсоюзных организаций Роспрофжела Николай Никифоров, руководители железных дорог, департаментов, представители рабочих профессий.

Решением правления в договор будут внесены замечания и предложения, высказанные участниками заседания, после чего документ будет представлен на подпись президенту ОАО «РЖД» Владимиру Якунину и председателю единого представительного органа первичных профсоюзных организаций Роспрофжела Николаю Никифорову.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ ПРИНИМАЛА ГОСТЕЙ

Окончание. Начало на 1-й стр.

— Сооружение новой линии потребовало колоссального напряжения сил, высоких темпов работы и огромных финансовых затрат. И вот, в зоне вечной мерзлоты протянулся новый железнодорожный путь, длиной более 29 километров, — отметил на открытии линии президент Компании Владимир Якунин. — Сдача этого объекта в юбилейный год — 170-летия российских железных дорог и 110-летия Дальневосточной магистрали — отличный подарок не только железнодорожникам и энергетикам, но и всем жителям восточных регионов, которым равно необходимы и устойчивое транспортное обслуживание, и бесперебойное обеспечение электроэнергией.

В ходе прокладки обходной линии, прошедшей по местности со сложным рельефом, потребовалось возвести три больших моста, 14 средних и 24 малых. Было смонтировано буровое оборудование постов электрической централизации на станциях Адникан и Дубликан, проведена высоковольтная линия электропередачи и оптоволоконная линия связи.

Вечером того же дня Владимир Якунин и Николай Никифоров стали участниками торжественного заседания, посвященного юбилею Дальневосточной, проходившего в Хабаровском краевом театре музыкальной комедии. Выступая на торжестве, президент Компании отметил, что «в наших традициях не ждать, когда принесут подарки другие. Лучший подарок — который создается собственным трудом». И этот подарок — победа второй квартал подряд в отраслевом экономическом соревновании.

Выступая со словами поздравления, Николай Никифоров отметил, что в трудовых победах дороги есть вклад и профсоюза. Он подчеркнул, что дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Роспрофжела на Дальневосточной железной дороге является одной из сильнейших на сети дорог, отметив при этом положительные стороны деятельности дорпрофсоюза. В их числе не только социально-экономическая и правовая защита членов профсоюза, но и организация отдыха детей. Нынешним летом дорпрофсоюз взял в безвозмездное пользование оставшийся не задействованным детский оздоровительный лагерь им. Ю. Гагарина и организовал отдых детей не только работников дороги, но и тех, кто трудится в филиалах ОАО «РЖД», дирекция, дочерних обществах, НУЗах и учреждениях образования. Кроме того, не первый год принимает дальневосточников база отдыха «Морской берег» в Приморье, принадлежащая дорпрофсожу. Готовится к открытию еще одна. Дорпрофсоюз имеет свой



учебный центр, туристическую компанию, члены профсоюза могут воспользоваться услугами КПКГ «Фонд железнодорожников и транспортных строителей».

Николай Никифоров пожелал дальневосточным железнодорожникам новых трудовых побед и личного счастья.

В этот же день, 6 ноября, на перроне железнодорожного вокзала станции Хабаровск-1 состоялся митинг, посвященный юбилею дороги и вводу в эксплуатацию пешеходного моста, который пересекает все станционные пути и соединил вокзальный комплекс и жилой микрорайон, расположенный за железной дорогой.

На митинг гости из отделений дороги прибыли на двух поездах, ведомых раритетным паровозом и современным электровозом. Так соединили в единую картину прошлое и современное.

На митинге ряду работников были вручены награды ОАО «РЖД» и Роспрофжела. Гости, поднявшиеся после митинга на переход, смогли наблюдать еще за одним историческим событием — проходом тяжеловесного сквозного грузового состава, который провез самый мощный из выпускаемых сегодня российским производителем электровозов серии «Ермак». Вес поезда, состоящего из 69 полувагонов, груженных углем, и проследовавшего до Находки, составил 6300 тонн.

В районе вагонного депо Хабаровск-2 в день празднования состоялась выставка железнодорожного подвижного состава, путевой техники и механизмов. Во Дворце культуры железнодорожников прошла выставка, а на стадионе «Локомотив» — спортивные мероприятия.

Завершилось празднование красочным фейерверком на стадионе «Динамо».

Антонина ПИВНЕВА



Празднование 110-летия Дальневосточной железной дороги на Тындинском отделении прошло на высокой торжественной ноте. Такой тон мероприятию задал начальник отделения Г. А. Щербаков. В своем выступлении он отметил, что коллектив отделения достойно встретил замечательный юбилей и выполнил все основные и качественные показатели десяти месяцев текущего года.

Руководитель тепло поблагодарил железнодорожников за ударную работу и выполнил приятную миссию по награждению наиболее отличившихся тружеников. А их на отделении немало. Приказом президента ОАО «Российские железные дороги» В. И. Якунина знаком «Почетный железнодорожник» и денежной премией отмечены слесарь по ремонту подвижного состава локомотивного депо Тынды В. А. Кривенький и осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Тынды Н. В. Фидорцов. Знака «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 30 лет» и денежной премии удостоена начальник отдела организации труда и заработной платы Тындинского отделения ДВЖД Г. И. Тяжева. Благодарность президента ОАО «РЖД» с выдчей премии объявлена составителю поездов стан-



ции Тынды В. А. Лоншакову.

Почетными грамотами ОАО «РЖД» и денежными премиями награждены оператор станционного технологического центра по обработке поездной документации и перевозочных документов станции Тынды Г. В. Дроздова, начальник Верхнезейской дистанции пути Г. А. Корец, старший электромеханик Тындинского дистанции сигнализации, централизации и блокировки В. М. Овчаренко.

Большой отряд железнодорожников отделения отмечен именными часами начальника Дальневосточной железной дороги и Тындинского отделения. Кроме того, безупречный добросовестный труд, инициатива, проявленная при выполнении производственных заданий, высокий профессионализм, безупречное отношение к должностным обязанностям ряда работников получили признание руководства в виде благодарностей, почетных грамот, денежных премий руководства дороги и отделения.

Выступивший на собрании председатель профсоюзной организации на Тындинском отделении дороги В. А. Сверкунов призвал не ослаблять накала борьбы за безаварийную работу и безопасность движение. Это обращение нашло отклик у участников торжества.

Геннадий АСТАХОВ

УКАЗ

Президента российской Федерации
о награждении медалью «За развитие железных дорог»

За большой вклад в развитие железнодорожного транспорта и достигнутые трудовые успехи наградить медалью «За развитие железных дорог»:

БЕЛОШАПКИНА Виктора Ивановича — начальника Юкаталинской дистанции пути;
БИРЮКОВА Сергея Дмитриевича — машиниста тепловоза локомотивного депо Тынды;
ГЕРАЩЕНКО Виктора Борисовича — электромеханика Хабаровской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
ГРЕНАДЕРОВА Николая Петровича — главного инженера путевой машинной станции № 217;
ЗАЙЧЕНКО Михаила Михайловича — начальника Дальневосточной железной дороги;
КОЛЕСНИКОВА Александра Петровича — поездного диспетчера дорожного центра управления перевозками;
КУЗНЕЦОВА Юрия Павловича — дорожного мастера Горинской дистанции пути;
ПИЛИПЕНКО Николая Ивановича — старшего осмотрщика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;
РУДЕНКО Анатолия Николаевича — машиниста тепловоза локомотивного депо Уссурийск;
САДОВСКОГО Сергея Анатольевича — начальника участка Хабаровской дистанции электроснабжения.

Президент Российской Федерации
Москва, Кремль
22 октября 2007 года

В. Путин

№ 1400

Свыше 800 работников ОАО «РЖД» награждены государственными и отраслевыми наградами в связи со 170-летием Российских железных дорог.

Лучшие железнодорожники, внесшие наибольший вклад в эффективную организацию работы российских железных дорог (210 человек), в канун юбилея удостоены новой государственной награды — медали «За развитие железных дорог»; 240 человек отмечены наградами Минтранса России и 305 работников — наградами ОАО «РЖД». Первые медали «За развитие железных дорог» были вручены на железнодорожном съезде, на мероприятиях в Санкт-Петербурге, Хабаровске и Новосибирске.

НАГРАДЫ ХРАНИТЕЛЯМ ИСТОРИИ

В канун празднования 110-летия дороги начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко провел пресс-конференцию. Он не только рассказал о том, какими успехами встречает дорога свой юбилей, но и ответил на многочисленные вопросы журналистов.

В частности, представителя нашей газеты интересовало, каким планируется оставить соцпакет на следующий год и продолжит ли дорога заботу о ветеранах-железнодорожниках.

Отвечая на этот вопрос, Михаил Михайлович подробно рассказал о том, что сегодня имеют прежде всего молодые специалисты, прибывшие на дорогу после окончания вузов. Кроме того, он подчеркнул, что заботу о тех, кто много лет своей трудовой деятельности отдал Дальневосточной, руководство дороги продолжит и в будущем.

Затем начальник дороги вручил награды победителям конкурса журналистов, посвященного этой дате. Приказом начальника Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «Российские железные дороги» № 890 от 30 октября 2007



года, дипломы и денежные премии были вручены победителям в трех номинациях — «История дороги», «Люди дороги», «Дорога сегодня».

За проявленную инициативу, высокий профессионализм, творческий подход к подготовке материалов о деятельности Дальневосточной железной дороги и в связи со 110-летием магистрали благодарственные письма от начальника дороги получили директор Музея истории Дальневосточной железной дороги Валерия Буркова, заместитель главного редактора газеты «Приамурские ведомости» Игорь Смагер, главный редактор службы информации «Авторадио-Хабаровск» Алена Морозова, собственный корреспондент РИА «Новости» по Хабаровскому краю Лариса Докучаева, корреспондент радио «Восток России» Дарья Марьенко и и. о. заместителя главного редактора газеты «Хабаровские вести» Андрей Мельников.

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора



УЮТНО, КАК ДОМА

Как-то раз подхожу я вместе с несколькими путейцами к табельной 17 околотка Тындинской дистанции пути. Из домика выходит молодой человек и говорит:

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

Сказано это было категорическим тоном, и послушаться никто не рискнул. И даже корреспондент «ПЖ» не смог позволить себе, делая снимки для газеты, разгуливать по табельной в ботинках. Уж больно там было чисто и уютно. Как у образцовой хозяйки.

Этот забавный штрих мне вспомнился во время разговора с председателем профкома дистанции Геннадием Григорьевичем Павловым. Он рассказывал, что на предприятии вот уже несколько лет постоянно действует внутридистанционный смотр-конкурс на лучшее содержание бытовых помещений и подготовку их к зиме. Комиссия очень взыскательно подходит к оценке состояния табельных и пунктов обогрева. Потому как для бригад-победительниц в качестве поощрения выделяются достаточно привлекательные призы: электробытовые приборы (имеются в виду чайники объемом до 5 литров), чайная посуда, шторы, коврики, другие бытовые принадлежности.

Такая практика является хорошим стимулом для того, чтобы содержать в образцовом порядке все бытовые помещения и как следует готовить их к холодам.

— Образцовое состояние табельных и пунктов обогрева — наша общая с администрацией дистанции задача, — считает профсоюзный лидер. — Потому что это одна из главных составляющих охраны труда. Ведь от того, в каких условиях монтерам пути будет поставлена производственная задача на день, и какую он получит возможность отогреться в нашу суровую северную стужу, зависит в конечном итоге обеспечение

безопасности движения поездов. На сей счет с руководством подразделения у профсоюза достигнуто полное взаимопонимание.

Не так давно на заседании профкома был заслушан отчет начальника дистанции Ю. Г. Борисова о выполнении мероприятий по подготовке дистанции к работе в зимних условиях. Юрий Георгиевич подробно рассказал о той большой работе, что проделана в цехе ремонта рельсов и в служебно-бытовом помещении объединенного эксплуатационно-ремонтного пункта (ОРЭП) на станции Кувыкта. Там обновлены технологические линии, осуществлена внутренняя и наружная отделка, оборудованы бытовые помещения для бригад ССПС и по ремонту рельсов. В них установлены микроволновки, электропечь и холодильники в комнате для приема пищи. Восстановлены и приведены в порядок туалетные и душевые комнаты, приобретена новая мебель — шкафы, столы, тумбочки, а также спальные принадлежности.

Значительное место в отчете было уделено состоянию табельных и пунктов обогрева. Руководитель отметил, что в хорошем состоянии приведены табельные на 9, 10, 11, 16, 17, 18 и

19 околотках. К примеру, в табельной семнадцатого околотка полностью оборудована комната приема пищи, где есть холодильник, микроволновая печь, электрочайник, обеденный стол, стулья. Есть все необходимое для занятий в техклассе. В гардеробной каждый монтер пути имеет свой типовой шкафчик для одежды. К домику подведены центральное отопление и водоснабжение. Специально оборудована отдельная комната для сушки спецодежды и спецобуви.

Большой вклад в подготовку помещения к зиме внес дорожный мастер околотка Петр Филиппович Балан. Активную помощь ему оказали монтеры пути Андрей Петрович Бабюк, выполнявший на общественных началах функции снабженца и маляра (он доставал краску, а потом красил ею помещение), Александр Геннадьевич Доляченко, бригадир железнодорожного транспорта Анатолий Геннадьевич Гаученов. Монтажом электропроводки занимался Юрий Сергеевич Иванов, тоже монтер пути.

Приведен в порядок пункт обогрева на 175-м километре (перегон Тында—Сети). Там утеплены окна, двери, потолки, полы, установлены



В табельной 17-го околотка Тындинской дистанции пути

типовые металлические печи. Как следует отремонтированы пункты обогрева на 185-м километре (перегон Тында—Шахтаум), 195-м и 198-м километрах (перегон Шахтаум—Бестужево), 2378-м километре (перегон Бестужево—Джалингра). В табельной на станции Бестужево смонтировано импортное типовое автономное автоматическое отопление. А на станции Штурм пункт обогрева первого околотка сооружен из вагончика. Дорожный мастер Роман Анатольевич Тройнов предложил немало организаторской сметки для того, чтобы отремонтировать эту развалюху, установить в ней скамейки, умывальник, шкафы для одежды, типовую металлическую печь. Туда проведено освещение и ввод добавок к печному — электрическое отопление.

Таких примеров можно привести немало. И они еще раз подтверждают справедливость изречения: «Когда хотят что-нибудь сделать — ищут возможности, а когда не хотят — находят причины». Однако делаются все эти ремонты за счет личной инициативы путейцев, повторюсь, на общественных началах, что само по себе, извините за каламбур, выход из безвыходного положения. Потому что денег на капитальный ремонт табельных и пунктов обогрева сейчас просто никто не дает. Во всяком случае, последние три года. Все работы про-

водятся за счет текущего содержания и самих бригад, которых за успешную подготовку к зиме профком поощряет дополнительным бытовым оборудованием и инвентарем.

В Тындинской дистанции пути уверены, что долго так продолжаться не может. И, судя по всему, не будет. Потому что служба пути Дальневосточной дороги сейчас серьезно занимается снабжением путейцев типовыми модулями. В них учитываются все необходимые требования пожарной и электрической безопасности, санитарные нормы. К слову сказать, часть одного из них уже поступила в дистанцию. Модульная табельная будет установлена для колллектива 16 околотка.

И еще. Путьцы знают об ожидаемом к 2010 году увеличении объема грузоперевозок по Северному широтному ходу на 78 процентов и готовятся к нему. В соответствии с этим прогнозом, а также с переходом на участковую систему планирования и производства работ, нужны бытовые помещения не на пять-шесть человек, а на значительно большее количество людей. Это нужно учитывать при строительстве модулей. Такое пожелание было высказано в коллективе Тындинской дистанции пути.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора



Часть модуля уже прибыла на предприятие

ЕСТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

СОХРАНИМ ЗДОРОВЬЕ ТРУДЯЩИХСЯ

В журнале «Охрана труда и социальное страхование» № 8 (август 2007 года) опубликована статья председателя коллегии технических инспекторов труда профсоюза Кемеровской области А. Фомина об использовании в угольной промышленности как средства индивидуальной защиты «Пояса поясничного».

В статье дается высокая оценка применения корсетных поясов «Профилактический поясничный пояс В. Ф. Севрюкова» в случаях предупреждения болей в поясничном отделе позвоночника и развития хронического радикулита. Пояс успешно применяется в ведущих угольных компаниях. В процессе эксперимента у группы работников, применявших данные пояса, резко снизилась заболеваемость, а большинство работников отрабатывают календарный год без потери трудоспособности.

В ОАО «Угольная компания «Кузбассразрезуголь» существенно снизилась заболеваемость работников основных профессий: машинистов и помощников машинистов экскаваторов, машинистов бульдозеров и буровых установок, локомотивов,

водителей, электросварщиков, работников ремонтных служб.

На железнодорожном транспорте многие профессии аналогичны профессиям угольной промышленности, чья работа связана со значительными нагрузками на поясничный отдел позвоночника. Это прежде всего путейцы, осмотрщики вагонов, ремонтники локомотивных и вагонных депо, машинисты и помощники машинистов локомотивов и ССПС и т. д. Поэтому есть предложение рассмотреть вопрос применения «Пояса поясничного» как средства индивидуальной защиты работников железнодорожного транспорта на уровне управления дороги и дорожной профсоюзной организации.

При положительном решении можно обратиться в ОАО «РЖД» и ЦК профсоюза с просьбой рассмотреть вопрос о применении данного средства индивидуальной защиты для работников нашей отрасли.

Александр ЛЫСАК,
технический инспектор труда филиала дорпрофсожа на Владивостокском отделении

ВОРУЮТ САМИ У СЕБЯ

На Дальневосточной железной дороге в ходе месячника оперативного-профилактических мероприятий «Металл» предотвращено хищений на 286 тыс. рублей. С 10 сентября по 10 октября 2007 года работники ведомственной охраны совместно с ЛОВДТ и железнодорожной общественностью провели 223 рейда в целях пресечения хищений имущества и оборудования железной дороги, недопущения противоправных действий на объектах железнодорожного транспорта. Проверены 78 пунктов приема лома, выявлены 42 места, располагающих к хищениям, за противоправные действия задержаны 34 человека.

Итоги работы за девять месяцев 2007 года показали, что положение дел с хищениями имущества Компании остается неудовлетворительным. Руководители отраслевых служб, отделений дороги не ведут целенаправленную работу по эффективному выполнению дорожных мероприятий по недопущению хищений имущества Компании железнодорожниками. Результатом этого стали 25 случаев хищений имущества Компании работниками дороги. Всего задержаны за хищения имущества 36 человек.

Пятьдесят семь процентов от общего количества хищений по дороге допущены по Комсомольскому

отделению. Кроме того, по этому отделению допущен рост на семь случаев хищений к аналогичному периоду прошлого года (15 случаев против 8, задержаны 19 человек).

По причине систематического бездействия руководителей предприятий локомотивного хозяйства 61 процент от общего числа задержанных допущено именно в этом хозяйстве. С начала года задержаны 22 человека (ТЧ-2 — 1, ТЧ-14 — 3, ТЧ-9 — 8, ТЧ-13 — 5, ТЧ-10 — 2, ТЧ-11 — 3 человека).

По хозяйству пути задержаны шесть человек, или 15 процентов от общего количества задержанных по дороге (ПЧ-29 — 1, ПЧ-28 — 1, ПЧ-23 — 1, ПМС-288 — 1, ПМС-317 — 1, ПМС-18 — 1 человек). В результате противоправных действий с начала этого года работниками дороги похищено:

— 2640 литров дизельного топлива (задержаны 20 человек, из них работников локомотивных бригад — 12), в том числе по НОД-3 — 160 литров (задержаны 5 человек, в том числе работников локомотивных бригад — 4), по НОД-4 — 1000 литров (задержаны 11 человек, в том числе работников локомотивных бригад — 6), по НОД-6 — 1500 литров (задержаны 3 человека, в том числе работников локомотивных бригад — 2);

— 3,69 тонны лома черных и цвет-

ных металлов (задержаны 16 человек), в том числе по НОД-1 — 0,89 тонны (задержаны 2 человека), по НОД-4 — более 1,3 тонны (задержаны 8 человек), по НОД-6 — 0,3 тонны (задержаны 4 человека), по ДРП — 0,3 тонны (задержан 1 человек), по ДПМ — 0,9 тонны (задержан 1 человек).

Сумма нанесенного ущерба в результате допущенных хищений имущества по дороге составляет более 160 тыс. рублей. Кроме того, на дороге продолжают случаи группового участия работников в хищениях имущества Компании. Основную часть хищений по-прежнему составляют хищения дизельного топлива, деталей верхнего строения пути и цветных металлов.

Дорожный комитет профсоюза признает недостаточную профилактическую работу по предупреждению случаев хищений, профсоюзные комитеты устранились от воспитательной работы в коллективах, смирились с позорными для железнодорожников фактами хищений.

Председателям профсоюзных комитетов отправлены телеграммы с требованием ужесточить общественный контроль за укреплением трудовой дисциплины и выполнением мероприятий по предотвращению хищений имущества Компании.

Соб. инф.

АКТУАЛЬНО

ОПРОВЕРЖЕНИЕ

ЗАЩИЩАЯ
ПРАВА
ЛЮДЕЙНЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ ОБВИНЕНИЯ

Редактору газеты
«Профсоюзная жизнь»
Ливневой А.

В номере 16 (48) газеты «Профсоюзная жизнь» от 29.08.2007 за Вашей подписью опубликована статья «Права работников есть кому защитить» о серьезных и многочисленных нарушениях трудового законодательства в НУЗ «Узловая железнодорожная поликлиника на ст. Партизанск».

Ознакомившись с этой статьей, у нас сложилось мнение, что вы лично не присутствовали 19.07.07 на заседании президиума дорпрофсоюза, а почерпнули информацию исключительно из постановления этого органа. Однако 19.07.07 президиумом дорпрофсоюза вынесено далеко необъективное постановление. Да, в НУЗ «Узловая железнодорожная поликлиника на ст. Партизанск» имеются нарушения, но это — ошибки в текущей работе, не зря говорится: «кто не работает, тот не ошибается». Более того, эти ошибки связаны исключительно со слабой юридической подготовкой инспектора отдела кадров поликлиники, но никак не с злоупотреблением или превышением власти со стороны руководства.

Кроме того, не все обвинения дорпрофсоюза действительно имеют место, значительная часть пунктов постановления от 19.07.07 года не соответствует фактическим данным, о чем и пытался объяснить главный врач НУЗ «Узловая железнодорожная поликлиника на ст. Партизанск» Долгих Ю. В. на заседании президиума дорпрофсоюза 19.07.07, однако его члены президиума не захотели выслушать, а выступление расценили как нетактичное.

Так, в статье Вами указывается и выделено шрифтом, что «воз и ныне там», то есть выносились представления, а поликлиника мер не принимала, не устраняла выявленные нарушения. Однако в 2007 году правовой

инспекцией труда райпрофсоюза проводились проверки по всем лечебным учреждениям Владивостокского отделения ДВЖД и дополнительно по нашей поликлинике внесено два представления, отмечены недостатки работы нашей поликлиники, но на все представления наше учреждение дало ответы. Однако в постановление президиума дорпрофсоюза от 19.07.07 данные представления правовой инспекцией труда от 13.06.2007 № 12 перенесены полностью, без сведений об устраненных недостатках, о которых было сообщено правовой инспекцией труда и. о. главного врача поликлиники Симонян И. И. уже сразу же по получению представления, 13.06.07.

Что касается отказа главного врача поликлиники в предоставлении информации правовой инспекции, то здесь просто извращены факты. Главный врач 10.05.07 отправил за № 200 не ответ, а письмо с просьбой направить в поликлинику копию жалобы. Однако на это письмо главного врача ответа не последовало. Вскоре инспектор начал проверку и соответственно вся необходимая информация правовой инспекции была предоставлена при последней проверке в мае-июне 2007 года, результатом которой явилось представление от 13.06.07.

В Вашей статье указано, что работникам поликлиники задерживается выплата отпускных, зато главный бухгалтер и главный врач получили отпускные досрочно. Однако выплата отпускных производится в поликлинике ст. Партизанск месяц в месяц, «досрочной» выплаты никому не производилось, что подтверждаем документально. Заработную плату сотрудники поликлиники получают через банк, в подтверждение указанного прилагаем копии расчетных листов за июнь и июль 2007 года, а также реестр к платежному поручению с отметкой банка. Ранее чем деньги поступили в банк, мы их получить не могли. Таким обра-

зом, злоупотреблений со стороны руководства поликлиники не допускается, данные же Вашей статьи с указанием конкретных фамилий не соответствуют действительности и наносят оскорбление непосредственно главному врачу и главному бухгалтеру. Так же, как и обвинение главного врача в подлоге.

В статье указывается, что главный врач неоднократно совершал подлог, оформляя приказы с учетом мнения выборного органа. Мнение профсоюза в поликлинике ст. Партизанск учитывается всегда, что подтверждается подписью председателя профкома на приказах. Заседания профсоюза совместно с кадровой службой поликлиники проводятся, поэтому на протоколы инспектором отдела кадров указано в приказах. Протоколы заседания профкома председателем профкома всегда представлялись задержкой, инспектор кадров требовала у председателя эти протоколы, и, как выяснилось позже, председатель профкома профсоюза поликлиники, пообещав предоставить протоколы, так их и не предоставила, думая из-за возникшего конфликта с администрацией поликлиники по личным вопросам. Что администрации поликлиники стало известно уже после проверки. Таким образом, подлога в действиях руководителя поликлиники не было.

Не соответствуют действительности и данные Вашей статьи о том, что медсестрам Зинченко А. А., Панкратенко Е. В., Доценко Л. Л. и санитарке Новиковой Т. А. не производится доплата за совмещение профессии, однако указанные сотрудники не совмещают работу по разным профессиям, согласно графику и табелю рабочего времени работа ими производится в пределах рабочего времени на одну ставку.

В статье указывается, что врачу Низамутдиновой О. М. было отказа-

но в июне 2007 года главным врачом поликлиники в оплате дня пребывания и сдачи квалификационных экзаменов, в результате ей отказано в категории врача-профпатолога. Однако врач Низамутдинова О. М. находилась на учебе с января по апрель 2007 года, в апреле ею был получен сертификат врача-профпатолога и разъяснено, что экзамены для получения категории можно сдавать только после пяти лет работы по данному сертификату. В июне, когда Низамутдиновой О. М. был предоставлен день без сохранения заработной платы, Низамутдинова О. М. ездила во Владивосток по своим личным делам, а не для сдачи экзаменов.

Не соответствует действительности и обвинение главного врача в том, что на предприятии не создаются условия для повышения квалификации и обучения работников. Обучение проводится в соответствии с графиками очередности по поликлинике и графиками учебных заведений.

В связи с изложенным просим Вас опубликовать опровержение по перечисленным пунктам статьи «Права работников есть кому защитить» газеты «Профсоюзная жизнь» от 29.08.2007 года, номер 16 (48), поскольку не соответствующие действительности обвинения не только наносят оскорбление непосредственно главному врачу и главному бухгалтеру, но и подрывают авторитет и деловую репутацию всей поликлиники. В противном случае мы вынуждены будем обратиться в суд.

В случае если предоставленных нами документов в опровержение данных статьи Вы считаете недостаточными, мы готовы предоставить дополнительно любую необходимую Вам информацию.

С уважением,
главный врач НУЗ «Узловая
поликлиника на ст. Партизанск»
ДОЛГИХ Ю. В.

КОММЕНТАРИЙ РЕДАКЦИИ

ТАК ЛИ ВСЕ ХОРОШО?

Несмотря на то, что с октября 2007 года Ю. В. Долгих не работает в поликлинике на ст. Партизанск, а опровержение написано от имени главного врача за его подписью, редакция тем не менее решила опубликовать опровержение.

Хочется сразу же возразить автору опровержения: на заседании президиума дорпрофсоюза, где рассматривался вопрос, касающийся поднятой темы, я лично присутствовала, потому и могла написать о том, как Долгих вел себя на заседании. А что касается объективности постановления, то составлено оно на основании представлений, выносимых правовыми инспекторами и другими специалистами дорпрофсоюза и его Владивостокского филиала, с которыми бывшего тогда главврачом Долгих члены комиссии имели честь своевременно ознакомиться. Только нет на них записи его рукой о необъективности и предвзятости.

На слабую юридическую подготовку инспектора отдела кадров можно сослаться сколь угодно. Однако незнание закона не освобождает от ответственности. И если руководитель поставил под документом свою

подпись — ему и отвечать за это. Работника же, не справляющегося с порученной работой, более того, «подставляющего» вольно или невольно руководителя, издавая приказы, нарушающие Трудовое законодательство, вряд ли стоит держать на этом месте. Это право руководителя.

Вы пишете, что не отказывали в предоставлении информации правовой инспекции, ссылаясь на письмо. Передо мной оригинал письма (правда, оригиналов оказалось несколько) № 200, на которое есть ссылка в опровержении о том, что это не является отказом в выдаче информации. Вот что вы в нем написали:

«1. Для представления запрашиваемых документов основания нет.

2. Поступившие заявления работников прошу направить, согласно Трудового кодекса, для оперативного устранения возможных нарушений и ущемления прав работников, в администрацию учреждения или в комитет по трудовым спорам при профкоме.

Решение каждого вопроса возможно на уровне переговоров, надо указанным работникам первоначально обратиться к руководителю.

Главный врач Долгих Ю. В.»

Что, как не отказ в выдаче информации, содержится в первом пункте?

С января этого года специалисты филиала дорпрофсоюза на Владивостокском отделении выносили представления о нарушениях. Времени было более чем достаточно, чтобы исправить недоработки. Однако Юрий Васильевич мер к этому не принимал. И только в его отсутствие и. о. главврача И. И. Симонян приняла меры для исправления недостатков, выявленных комиссией. Но это и. о. главврача, которая замещала руководителя во время отпуска в июне.

Юрий Васильевич посчитал оскорбительным обвинение в подлоге, выразившемся в подделке подписи председателя профкома на приказах, требующих согласования. Если быть более точным, подпись даже не подделана. По просьбе главного врача ее поставили члены профкома. А согласно пояснению председателя профкома, заседаний в указанные в приказах дни и вовсе не было, да и не предвиделось. А некоторые приказы председатель и вовсе отказалась согласовывать ввиду их нарушения ТК. И тем не менее приказы были запущены в дело.

Может быть, в бухгалтерии действительно нет табелей на совмещение работ некоторых сотрудников поликлиники. Но как быть с изданными ранее приказами? Например, № 19 от 10 января 2006 года, где разрешено совмещение и определен порядок оплаты? В таких случаях необходимо было приказом же и отменить совмещение, ознакомив с этим документом причастных лиц.

Что же касается врача О. М. Низамутдиновой, так ведь в моем материале и не было написано, что ей отказано в категории врача-профпатолога, а говорится, что отказано в оплате дня, используемого для подтверждения категории, почему и пришлось взять его в счет отпуска.

И что это за такая очередность для повышения квалификации, если люди трудятся с просроченными сертификатами, одна медсестра, процедурная, не проходила обучение 26 лет! Неужели за столько лет очередь не дошла?

И при этом автор опровержения пишет, что мой материал подрывает авторитет поликлиники. А не имеющие действительного сертификата специалисты? И как с ними быть, как быть с другими нарушениями, о которых и я, и Долгих умолчали, но редакция располагает документами, подтверждающими их наличие?

Антонина ПИВНЕВА

Федеральная служба по труду и занятости и Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей заключили Соглашение о взаимном сотрудничестве в сфере обеспечения соблюдения трудовых прав работников, представляемых Роспрофжелом.

Соглашение разработано в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации и федеральным законом «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», исходя из предоставленных сторонам действующим законодательством полномочий по осуществлению государственного надзора и контроля, профсоюзного контроля за соблюдением трудового законодательства (включая законодательство об охране труда) и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, по рассмотрению и разрешению коллективных трудовых споров.

Роспрофжел заключил соглашение с Трудовым арбитражным судом, предметом которого стало объединение усилий для реализации положений Генерального соглашения между общероссийскими объединениями профсоюзов, общероссийскими объединениями работодателей и правительством Российской Федерации, развития и укрепления социального партнерства, предупреждения возникновения конфликтов в сфере социально-трудовых и экономических отношений.

В целях организации профессиональной подготовки и повышения квалификации в области трудового законодательства, применения единой методики досудебного урегулирования коллективных трудовых споров стороны договорились проводить совместное обучение представителей сторон социального партнерства.

В рамках реализации совместной деятельности Трудовой арбитражный суд обязался оказывать Роспрофжелу консультационную и практическую помощь в урегулировании коллективных трудовых споров, содействовать правовому и организационному обеспечению работы профсоюза по защите прав и законных интересов работников и работодателей в организациях железнодорожного транспорта и транспортного строительства, содействовать повышению уровня профессиональных знаний специалистов в области урегулирования коллективных трудовых споров.

Двадцатого ноября состоялась первое заседание рабочей группы Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта (объединение «Желдортранс») и Центрального комитета Роспрофжела в рамках коллективных переговоров по разработке проекта отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта.

Соглашение направлено на сохранение уровня льгот, гарантий и компенсаций работникам железнодорожного транспорта, особенно при переходе их в дочерние и зависимые общества. Соглашение станет руководящим документом при подготовке коллективных договоров в организациях железнодорожного транспорта.

ВETERАНЫ ОБМЕНЯЛИСЬ ОПЫТОМ

В ноябре на узловой станции Новый Ургал состоялся семинар по обмену опытом работы председателей ветеранских организаций с ветеранами ВОВ и труда Ургальского направления, посвященный 110-летию Дальневосточной железной дороги, 170-летию Российской железной дороги, 75-летию выхода правительственного решения «О строительстве БАМа».

На семинаре присутствовали: В. Ф. Зуев — председатель совета ветеранов, директор музея истории Комсомольского отделения ДВЖД, председатели советов ветеранов, Т. Н. Павленко — специалист Комсомольского филиала дорпрофсожа, председатели профсоюзных комитетов предприятий узла и ветераны-железнодорожники линейных станций.

Мероприятие прошло на высоком уровне. Делегаты семинара ветеранского движения посетили СОШ № 11 и выступили перед старшеклассниками. Побывали в музее истории Восточного участка БАМа.

На практическом заседании участники семинара обменялись ценным опытом проведения работы на местах по социальной защищенности и защите жизненных интересов пенсионеров железнодорожного транспорта, а также о приобретении молодежи к лучшим железнодорожным традициям.

Открыл работу семинара председатель совета ветеранов Комсомольского отделения ДВЖД В. Ф. Зуев. В своем выступлении он поделился опытом работы председателей советов ветеранов Комсомольского направления.

Председатель совета ветеранов ст. Новый Ургал Валентина Филипповна Полотнянко поделилась опытом

работы своего совета ветеранов.

Работа Ургальского узлового совета ветеранов ВОВ и труда отмечена почетным третьим местом в смотре-конкурсе среди узловых ветеранских организаций Дальневосточной железной дороги. Здесь ведется постоянная работа по оказанию помощи ветеранам, прежде всего — социальной. Комиссия по социально-бытовым вопросам регулярно помогает ветеранам решать их повседневные вопросы. Для этого в комнате ветеранов организовали юридическую консультацию, помогают в установке телефонов, ремонте квартир, приобретении продуктов, топлива. Да мало ли еще какие проблемы возникают у пожилых людей. И всегда на помощь приходят члены совета ветеранов.

Однако не только решением повседневных проблем живут ветераны. И о досуге не забывают. При совете два года назад организована вокальная группа «Рябинушки» под руководством Сергея Головченко. В состав ее входят четыре человека: Елена Ивановна Агафонова, Надежда Даниловна Мальцева, Тамара Сергеевна Комарова и Галина Николаевна Малевская. Идея создать группу родилась не случайно. Были желающие этим заниматься. Да и при проведении раз-



личных мероприятий всегда можно скрасить досуг. Наши «Рябинушки» выступают перед ветеранами на всех проводимых нами мероприятиях. Это не только праздники, но и всевозможные встречи, посвященные, например, юбилейным датам. С конкурсной программой они выезжали в Чегдомын на районный конкурс солдатской песни и заняли там призовое место.

«Рябинушки» принимали участие в культурной программе поезда «Милосердие», который совершил поездку по линейным станциям Комсомольского отделения дороги. В этом году по отделению прошел поезд «Ветеран», возглавлял который председатель отделенческого совета ветеранов Владимир Федорович

Зуев. Его поездка была приурочена ко Дню пожилого человека и 110-летию Дальневосточной железной дороги. Вместе с самодеятельными артистами, следовавшими с концертной программой в «Ветеране», в Новом Ургале перед жителями поселка в Доме культуры железнодорожников выступили и «Рябинушки». Концерт удался на славу.

Организация всевозможных выставок, интересных мероприятий украшает жизнь бамовцев. А организаторы и активные участники все те же — ветераны. Будь то выставка цветов, урожая или прикладного искусства. А уж рукодельничать здесь любят. Это доказала проводимая в Доме культуры железнодорожников выставка народного твор-

чества. Членам жюри было трудно выбрать лучшие работы — настолько хороши они были. Вышивка, вязание крючком и спицами, плетение кружев, поделки из бересты, картины... Всего не перечислить, обо всем не рассказать. Вот какие творческие люди ветераны-железнодорожники. Всех ургальцев поразили своим мастерством. А те в свою очередь оставили в книге отзывов свои восхищенные отзывы.

Заслушали на семинаре выступления председателей советов ветеранов на ст. Търма Татьяна Николаевна Курбатовой и на ст. Кульдур — Тамары Ивановны Шараповой, которые поделились трудностями, встречающимися в работе с ветеранами, и рассказали, как их преодолевают.

Большую помощь ветеранским организациям оказывают профсоюзные комитеты предприятий узла. Совместной работой с советом ветеранов поделились председатель цехового комитета НОДсоб Наталья Ивановна Загоровская, профгруппорг РЦС Нина Ивановна Алексеева.

В заключении ветеранам — почетным железнодорожникам, делегатам семинара были вручены благодарственные письма, сувениры, цветы. Созданная при узловом совете ветеранов вокальная группа «Рябинушки» предложила всем присутствующим небольшой концерт.

В плодотворном проведении семинара на станции Новый Ургал узлового совета ветеранов благодарит руководство Дальневосточной железной дороги, руководство Комсомольского отделения и отделенческий совет ветеранов.

Татьяна ПАВЛЕНКО, специалист филиала дорпрофсожа на Комсомольском отделении

ЭТО БЫЛО

ПОД ОСОБЫМ ВНИМАНИЕМ

Окончание. Начало в № 20-21

...К декабрю 1928 года число безработных женщин на дороге снизилось (было 419, стало 269 человек) за счет перевода безработных в предприятия и учреждения, обслуживаемые другими союзами.

Было отмечено улучшение постановки учета безработных после выделения в союзных организациях отдельных лиц для ведения учета и организации при биржах труда железнодорожных секций во Владивостоке, Никольск-Уссурийске и Хабаровске. В мае 1928 года была проведена проверка работы созданных железнодорожных секций при биржах труда. Несмотря на организационное оформление секций, была отмечена недостаточная четкость их работы из-за недостатка руководства работой секций со стороны комитетов бирж труда и слабой связи союзных организаций с секциями. Было рекомендовано снабдить секции руководящими указаниями по линии Наркомтруда, ежедневно публиковать в прессе сведения о спросе на рабочую силу в целях оповещения безработных, а также не допускать направления на транспорт безработных, не имеющих представления о транспорте.

В части обслуживания безработных необходимо было более регулярно созывать собрания безработных по вопросам информации о спросе на рабочую силу, вовлекать безработных в общественную, союзную и культурную работу, чтобы связь с

коллективом у безработных не была потеряна. В соответствии с новым положением о выдаче пособий рекомендовано было упорядочить учет материального положения безработного, длительность безработицы, чтобы правильнее подходить к определению союзного пособия дополнительно к выдаваемому. Был поставлен вопрос перед Дальневосточным краевым отделом труда о посылке на строящиеся ветки значительной части безработных железнодорожников.

Одиннадцатого июня 1929 года состоялась заседание президиума дорожного комитета Уссурийской железной дороги, на котором рассматривался вопрос «Текущее состояние безработных и их обслуживание». Был установлен рост безработицы. На 1 января 1927 года был 1871 безработный, или 11,2 процента к работающим, на 1 апреля 1929 года — 2444 человека, или 10,6 процента к работающим. Рост безработицы за этот период составил 30,6 процента, несмотря на то, что численность рабочей силы на дороге возросла на 37,7 процента при одновременном росте безработицы среди молодежи на 16,1 процента и женщин — на 21,1 процента.

Такое положение сложилось в связи с притоком новых кадров рабочей силы из деревень и с центральными железными дорогами. В подавляющем своем большинстве (на 75 %) — это неквалифицированные рабочие и конторские служащие. Увеличилась длительность безработицы от трех

месяцев до одного года и больше в результате «гастролерства», существования группы «обеспеченных безработных», увольнений за проступки разного рода, слабого спроса на конторский труд. Отмечалась недостаточная работа по переквалификации, организации дешевого питания. В соответствии с этим президиум считал необходимым разработать и провести в короткий срок мероприятия по переквалификации безработных в соответствии с потребностью на дороге. Был поставлен вопрос перед УСТПО об организации дешевого питания для безработных в столовых и буфетах ТПО. С целью увеличения реальной помощи безработным был взят более решительный курс на выплату регулярных ежемесячных пособий. В связи с имевшимися случаями грубости работников железнодорожных секций при биржах труда было указано на необходимость проведения расследования таких случаев.

Было предложено МК и учпрофсоюзам проводить более полное изучение обеспеченности безработных, отказывающихся от предлагаемой работы без уважительных на то причин, принимать решительные меры в борьбе с «гастролерством». В то же время необходимо было всемерно поддерживать безработных совершенно необеспеченных, в особенности из групп женщин и молодежи. В декабре 1929 года Дальпрофсоюз принял участие в заключении договора с крайотделом о подготовке рабочей

силы. На подготовку строительной рабочей силы на Уссурийской железной дороге было отпущено 10 тыс. рублей из фонда безработных.

Все эти меры по борьбе с безработицей на Уссурийской железной дороге привели к тому, что к середине 1931 года остались неизрасходованными около 30 тыс. рублей из фонда безработных и около 60 тыс. рублей из фонда по подготовке кадров. Эти оставшиеся средства были направлены на строительство клубов. И в последующие 1932-1933 годы ни на одном из заседаний президиума дорожного комитета Уссурийской железной дороги вопрос о безработице ни разу не поднимался. Острота проблемы была снята.

Исчезла женская безработица. На заседаниях дорожного комитета Уссурийской железной дороги в ноябре 1931 года и в апреле 1933-го речь уже шла об организации курсов по замене мужского труда женским. Создавались женские кондукторские бригады пассажирских поездов, организовывались курсы проводников вагонов, смазчиков, стрелочников, слесарей, токарей и строгальщиков по металлу, сигнальщиков, чертежников. Для вовлечения в производство женщин, членов семей рабочих, была развернута разъяснительная работа через клубы, красные уголки, проводились специальные конференции женщин, организовывались специальные бригады по вербовке. По учебным заведениям ФЗУ, различным курсам и техникумам было

установлено при комплектовании довести количество обучающихся женщин до 30 процентов, что давало возможность в дальнейшем добиться увеличения квалифицированной женской рабочей силы. Был поставлен вопрос об улучшении культурно-бытового обслуживания женщин, в частности о строительстве столовых, прачечных, детских и привлечении к работе домашних хозяек в эти бытовые заведения в будущем, после их постройки.

В марте 1932 года в дальневосточный край прибыли на транспорт паровозные бригады и ремонтники подвижного состава, их принимали по предъявлению командировочных листов.

Постоянно работающих железнодорожников по линии шефства посылали на посевные и уборочные работы в пригородные хозяйства ТПО, на заготовку дров и валежника. Создавались добровольные рыбацкие артели из железнодорожников для улучшения котлового питания. Все эти бригады обеспечивались питанием, освещением, кинопередвижками, расплатой за труд. За работу в совхозах на уборке и переработке овощей была установлена норма распределения на работающих: по 80 кг картофеля и 80 кг других овощей — на едока...

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила **НИНА САЛЬНИКОВА**



Уважаемые пайщики КПКГ «Фонд взаимопомощи железнодорожников и транспортных строителей»!

Поздравляем вас с третьей годовщиной образования кредитно-потребительского кооператива!

Восемнадцатого ноября 2004 года на базе дорожной профсоюзной организации с целью удовлетворения потребностей в финансовой взаимопомощи, улучшения социального положения и материального благосостояния работников транспорта был

ЖИЗНЬ ДОКАЗАЛА: РЕШЕНИЕ ПРАВИЛЬНОЕ

создан потребительский кооператив. И хотя три года — небольшой период, можно с уверенностью сказать, что кооператив востребован. Ведь именно в нем можно, как у хорошего знакомого, «перехватить» недостающую для решения своих бытовых и семейных проблем сумму, так как в кооперативе более простая, чем в банке, процедура оформления займа. Да и сумма переплаты от суммы займа выгодно отличается от той, что получается в аналогичных кредитных организациях. И это за счет отсутствия скрытых процентов — платы за страхование, оформление документов, ведение счета и т. п.

В кооперативе размер компенсации за использование личных сбережений пайщиков выше предлагаемого по банковским депозитам. Оценив выгоду и надежность сберегательной программы, пайщики все чаще вносят имеющиеся свободные суммы в кооператив на личный вклад, позволяющий накопить и сохранить свои сбережения от инфляции.

Успешная деятельность кооператива была бы невозможна без работы профсоюзного актива на местах, который стремится не только оказать материальную поддержку членам профсоюза, но и вместе с бухгалтерией предприятия контролирует

своевременный возврат займов.

В праздники принято подводить итоги и называть имена лучших. Хотелось бы отметить работу специалистов филиала дорпрофсожа Тындинского отделения Инны Викторовны Реут, Галины Витальевны Чащиной, Людмилы Дмитриевны Иконниковой; ПМС-313 — Станислава Александровича Ляшкевич, Галины Геннадьевны Кононовой; специалиста филиала дорпрофсожа Комсомольского отделения Татьяны Николаевны Павленко.

Подводя итог трехлетней деятельности КПКГ, можно сказать, что создание кооператива себя оправ-

дало. Жизнь показывает, что на предприятиях необходима подобная структура, являющаяся, по сути, малым паевым банком. Надеемся, что идея кредитной кооперации будет овладевать еще большими массами граждан, осознающих необходимость своей финансовой грамотности, проявляющих стремление к созданию механизма сбережения своих средств и к формированию реальных социальных гарантий.

Правление и администрация КПКГ «Фонд взаимопомощи железнодорожников и транспортных строителей».

ИЗ ИСТОРИИ «ЛОКОМОТИВА»

ЛЫЖНИКИ БЫЛИ НА ВЫСОТЕ

Пятого января 1947 года начался профсоюзно-комсомольский лыжный кросс в честь выборов в Верховный Совет РСФСР. В этот день на снежные просторы реки Амур вышли на соревнования коллективы физкультурников Центрального района города Хабаровска. Первыми стартовали лыжники коллектива управления дороги.

Лучшее время на дистанции 10 километров показали инженер паровозной службы С. Г. Старовойтов — 48 минут 7 секунд, диспетчер управления дороги Д. С. Поволоцкий — 59 минут 32 секунды и начальник отдела мастерских паровозной службы И. М. Самсонов — 59 минут 48 секунд.

В женской команде лучших показателей на дистанции 3 км достигли инженер конторы мобресурсов А. И. Асоскова — 17 минут 5 секунд и инженер отдела мастерских паровозной службы Н. И. Михайловская — 18 минут.

Хорошие результаты показали Л. А. Левина (служба связи), Н. Д. Соболева, О. Ф. Белоносова (8 дистанция связи) и Н. И. Губанова (паровозная служба).

Седьмого января был дан старт лыжной эстафете по маршруту Бикин—Вяземская. Десять лыжников под командой военрука железнодорожного училища Вялых побывали на всех станциях и в путевых казармах участка, ознакомили железнодорожников с Положением о выборах в Верховный Совет РСФСР, провели беседы о Сталинской конституции и международном положении, а также помогли им в проведении комсомольско-профсоюзного кросса на линейных станциях.

В газете «Пограничный транспортник» от 11 марта 1947 года опубликована заметка тренера спортивного коллектива управления дороги В. Трубникова «Победа лыжников «Локомотива», рассказывающая об одном из спортивных мероприятий:

«Недавно на снежных просторах Амура проходили соревнования по лыжам между девятью спортивными коллективами профсоюзов города Хабаровска. Первое и второе места оспаривали команды спортивных обществ «Локомотив» и «Медик».

В женской эстафете первыми пришли к финишу лыжницы «Локомотива» тт. Вотрогова, Михайловская, Асоскова и Деева — из спортивного коллектива управления дороги. В мужской эстафете на дистанции 5 километров первое место также завоевали лыжники «Локомотива».

На дистанции 5 километров отличных показателей добилась т. Вотрогова, значительно обог-

навшая других участниц соревнования на этой дистанции. Ее время — 35 минут 40 секунд. В соревновании мужчин на 20 километров первым пришел к финишу локомотивец — инструктор физкультуры Хабаровской школы техников железнодорожного транспорта тов. Малянов.

Первое место присуждено команде «Локомотива».

Одним из популярных видов спорта были и шахматы. Соревнования по этому виду спорта были регулярными.

Девятнадцатого апреля 1947 года, например, в конференц-зале управления Дальневосточной железной дороги открылся дорожный шахматный чемпионат на первенство 1947 года. Его участники — победители прошедших отделенческих соревнований по шахматам. Среди них инженер ревизорского аппарата дороги т. Долбилкин, и. о. начальника Облучьевского паровозного отделения т. Попов, инженер автотранспортного отдела т. Колесниченко, инженер отдела учета т. Пинахин и другие.

Семнадцатого июня на стадионе станции Бикин состоялась товарищеская встреча футбольных команд железнодорожников Бикинского и Вяземского узлов. Гости выиграли у хозяев со счетом 4:2.

Двадцать пятого и двадцать шестого июня на стадионе и водной станции «Динамо» города Хабаровска состоялась дорожная спартакиада по легкой атлетике учащихся старших классов всех школ Дальневосточной железной дороги. В соревновании приняли участие 120 юных спортсменов железнодорожных школ станций Архара, Облучье, Бира, Ин, Хабаровск-1, Вяземская и Бикин.

В командных соревнованиях по группе девушек и юношей первое место занял коллектив физкультурников школы № 20 ст. Вяземская, которой вручено переходящее Красное знамя и почетная грамота отдела школ дороги. По группе девочек и мальчиков первенство завоевал коллектив школы № 10. Ему вручен вымпел и почетная грамота.

Занявшие личные первые места награждены отделом школ и дорожным советом спортивного общества «Локомотив» ценными подарками и грамотами.

Соревнования проходили по следующим видам спорта: метание диска и толкание ядра, бег на 100 и на 800 метров, прыжки в длину и высоту.

Окончание следует

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



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

Усурийский 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

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, дорпрофсож. Телефон — 38-45-63 (4-45-63). E-mail: APivneva@upr.dvqd.ru

Редактор — Антонина ПИВНЕВА. Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа. Отпечатано в Хабаровской краевой типографии. Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31. Заказ № 2217. Тираж 2680 экз.