



## НЕ ВСЕ НАМЕЧЕННОЕ УДАЛОСЬ ВЫПОЛНИТЬ

Тринадцатого февраля на Дальневосточной железной дороге состоялась конференция трудового коллектива по подведению итогов выполнения коллективного договора за 2006 год. В работе конференции приняли участие руководители дороги, служб, предприятий, дорпрофсожа, профсоюзный актив, а также вице-президент Компании «Российские железные дороги» Владимир Воробьев и заместитель председателя Роспрофжела Давид Кристаль. С докладом от руководства дороги выступил главный инженер ДВОСТЖ.д. Владимир Крапивный, от дорпрофсожа — председатель дорожной объединенной первичной профсоюзной организации на Дальневосточной железной дороге Виталий Бабий. На конференции принято решение одобрить внесенные измене-

на конференции было отмечено, что не со всеми установленными производственными показателями дороге удалось справиться в силу объективных и субъективных причин.

В 2006 году отправлено 48780 тысяч тонн грузов, что выше плановых годовых темпов на 0,8 процента и на 1,4 процента превышает уровень прошлого года.

Проводимые мероприятия по совершенствованию технологических процессов, в том числе постоянное обращение грузовых поездов весом до 6 тысяч тонн по главному ходу дороги, позволили выполнить задание и улучшить по сравнению с прошлым годом качественное использование подвижного состава: средний вес поезда возрос на 66 тонн (1,8 процента), производительность локомотива увеличилась на 5 процентов, а его пробег — на 3,6 процента. Участковая и техническая скорости возросли на 1 км/час, оборот грузового вагона ускорен на 13 часов.

Дорога обеспечила положительную динамику роста финансовых показателей работы. Выручка от перевозок увеличена на 13,6 процента. От прочих видов деятельности дорога получила доходов свыше трех миллиардов рублей, что на 310 млн. рублей больше запланированных средств.

Дебиторская задолженность снижена к началу года более чем на 46 млн. рублей и составила 564 млн. Кредиторская задолженность с начала

ния и дополнения в коллективный договор Дальневосточной железной дороги — филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на 2007 год с учетом уточнений, дополнений, поправок, высказанных делегатами на конференции при обсуждении, и принять их к исполнению. Делегаты конференции уполномочили подписать изменения и дополнения в коллективный договор со стороны работодателя Михаила Михайловича Заиченко, начальника дороги, на основании прав по должности, от имени работников Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД» Виталия Ильича Бабия, председателя дорожной объединенной первичной профсоюзной организации на Дальневосточной железной дороге.



фото автора

года сокращена на 49 млн. рублей и составила 2894 млн. рублей.

По сравнению с прошлым годом объемы перевозок выполнены меньшим на 4,6 процента (на 2659 чел.) контингентом при снижении объема приведенной работы на 2,8 процента, за счет чего был обеспечен рост производительности труда на 1,5 процента к установленному заданию и на 2 процента к уровню прошлого года. Снижение численности работников было достигнуто за счет ограничения приема и естественного оттока кадров, передачи штата в дочерние и аутсорсинговые компании.

Выполнение дорожной программы по снижению сверхурочных часов работы, непроизводительных затрат и потерь за счет внедрения организаци-

онных и технических мероприятий, а также падение объема перевозок по Транссибу к морским портам и пограничным переходам снизило непроизводительные потери рабочего времени локомотивных бригад на 95 тысяч часов. Сверхурочные часы работы снижены на 82 тысячи, простои — на 42 тысячи, следование локомотивных бригад пассажиром — на 35 тысяч и резервом — на 10 тысяч часов.

Проводимая на дороге профилактическая работа по охране труда позволила снизить уровень производственного травматизма: снижено как общее число несчастных случаев на производстве с 47 до 33 человек, так и случаи с летальным исходом: с 7 до 2 человек.

Окончание на 2-й стр.

АКТУАЛЬНО

## «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ПО ПЕРЕХОДУ НА НОВУЮ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ТРУДА

Переход на новую корпоративную систему оплаты труда произойдет 1 апреля. Это событие напрямую коснется абсолютно каждого работника магистрали, поэтому на ДВЖД проводится большая разъяснительная работа. Дорожная газета «Дальневосточная магистраль» принимает вопросы и дает на них квалифицированные ответы с помощью сотрудников отдела организации труда и заработной платы. Вопросы также можно задать через газету «Профсоюзная жизнь» и получить ответ от специалистов дорпрофсожа.

Кроме того на дороге начала работу и специальная «горячая линия». Получить ответы на интересующие вопросы, а также обратиться за методической помощью можно по следующим телефонам:

— Хабаровское отделение дороги — 5-54-70 (Наталья Анатольевна Колесникова);  
— Владивостокское отделение дороги — 4-86-75 (Роман Анатольевич Пак);  
— Комсомольское отделение дороги

— 43-33 (Галина Юрьевна Шеремет);  
— Тындинское отделение дороги — 20-18 (Татьяна Анатольевна Шевлягина);

— Дирекция по ремонту пути — 49-0-79 (Наталья Алексеевна Завгородулько);

— Дирекция по управлению терминально-складским комплексом — 4-71-42 (Елена Вячеславовна Кулешова);

— Дирекция связи — 4-54-84 (Елена Юрьевна Миронова);

— ДЦФТО — 4-74-77 (Любовь Ивановна Ляшенко);

— дорпрофсоюз — 4-41-13 (Елена Ивановна Орехова);

Управление Дальневосточной железной дороги:

— локомотивное хозяйство — 4-54-69 (Ольга Николаевна Щербакова);

— хозяйство пути — 4-55-61 (Ирина Ивановна Ситникова);

— по другим хозяйствам — 4-51-30 (Владимир Иванович Абраменко);

4-41-60 (Галина Николаевна Булатова).

## «МАТВЕЙ МУДРОВ» ОТПРАВИЛСЯ К КРАСНОЯРЦАМ

В течение двух недель жители Красноярского края смогут пройти углубленное обследование здоровья при помощи новейших лабораторных, функциональных, инструментальных методов и даже получить консультации ведущих московских специалистов (по каналам видеосвязи) в специализированном медицинском поезде «Терапевт Матвей Мудров».

С 19 февраля по 4 марта врачи будут принимать пациентов на отдаленных станциях Красноярского края: Карабула, Чунояр, Поканаевка, Абакумовка, Саянская, Мана, Кошурниково, Курагино, Минусинск. Работа передвижного клинко-диагностического центра «Терапевт Матвей Мудров» в Красноярске — совместный проект ОАО «РЖД» и краевой администрации.

Администрация Красноярского края обязалась обеспечить финансирование работы железнодорожных медиков из фонда обязательного медицинского страхования.

Для ОАО «РЖД» работа «поликлиник на колесах» — насущная необходимость и порой единственная возможность проводить медицинскую диагностику персонала железных дорог там, где на сотни километров нет больниц и квалифицированной медицинской помощи. И хотя передвижные консультативно-диагностические центры создавались для обеспечения деятельности работников ОАО «РЖД», по статистике 40 процентов пациентов таких поездов — местное население, не имеющее отношения к железной дороге.

Соб. инф.

СОБЫТИЕ

## СОГЛАШЕНИЕ, ГАРАНТИРОВАВШЕЕ ЗАЩИЩЕННОСТЬ

В феврале 2007 года исполнилось 15 лет со дня заключения по инициативе профсоюза первого Отраслевого тарифного соглашения по федеральному железнодорожному транспорту

Необходимость принятия Отраслевого тарифного соглашения была вызвана происходящими тогда в стране процессами, когда государство начало отказываться от функции регулирования оплаты труда. Возникла необходимость принять документы, которые бы предусматривали защитные механизмы.

За период с 1992-го по 2004 год было заключено семь Отраслевых тарифных соглашений, на основе которых заключались коллективные договоры на уровне железных дорог, отделений, предприятий, организаций, структурных подразделений.

За это время накоплен большой опыт в решении социальных проблем и защиты интересов работников на основе социального партнерства.

В каждое новое соглашение, на основе улучшения работы коллектива, добавлялись социальные льготы и гарантии. Если в первом тарифном соглашении удалось достигнуть договоренности по индексации заработной платы лишь на уровне 70 процентов от роста цен, то уже через два года заработная плата индексировалась на уровне 80 процентов, через год — на 85 процентов, а с 1998 года — года дефолта — индексация заработной платы была установлена на уровне роста цен. Принято решение по реальному повышению заработной платы в зависимости от роста производительности труда.

С 1993 года производятся выплаты единовременного поощрения железнодорожникам при уходе на пенсию; ежемесячная выплата за выслугу лет

(вместо одного раза в год) в размере до 30 процентов в зависимости от стажа работы; выплаты за полученные травмы пострадавшим и (или) членам их семей. С 1994 года — выплаты локомотивным бригадам в поездном движении за поездку в размере установленных в Российской Федерации норм суточных при служебных командировках.

С 1998 года производится выплата компенсаций при сокращении численности или штата. С этого же года работающие и пенсионеры обеспечиваются проездными билетами, дающими право проезда в купейном вагоне дальних скорых поездов (ранее только в плацкартном вагоне), в пригородном сообщении на расстоянии 150 км в двух направлениях.

В 2001 году начались выплаты

пенсионерам отрасли из негосударственного пенсионного фонда; с марта 2002 года бывшим работникам отрасли, награжденным знаком «Почетный железнодорожник», из фонда «Почет» — в размере 300 рублей; с июня 2002 года в размере 150 рублей всем пенсионерам, которым не выплачивается негосударственная пенсия, и другие.

Изменение статуса российских железных дорог, процесс акционирования, внедрение новых форм управления потребовали перехода на новый уровень взаимоотношений между работодателем и работниками. В силу изменений трудового законодательства, по которому в организации заключается не соглашение, а коллективный договор, в октябре 2004 года был заключен Генеральный коллективный договор

ОАО «РЖД» на 2005 год. В указанный коллективный договор были включены все основные социальные гарантии, закрепленные в последнем соглашении, действовавшем перед образованием открытого акционерного общества «Российские железные дороги». В конце 2005 года его действие продлено на 2006-й, затем — на 2007 год.

В коллективный договор вносились изменения и дополнения, в частности такие, как: ежемесячное пособие в размере минимального размера оплаты труда в Российской Федерации работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребенком, единовременное пособие одному из родителей при рождении ребенка в размере двух минимальных размеров оплаты труда в Компании и другие.

# НЕ ВСЕ НАМЕЧЕННОЕ УДАЛОСЬ ВЫПОЛНИТЬ

Окончание. Начало на 1-й стр.

На мероприятия по улучшению условий и охраны труда израсходовано 285 млн. рублей, что составляет 0,8 процента от суммы эксплуатационных расходов. Более половины запланированных средств, или 172 млн. рублей, направлены на мероприятия по предупреждению случаев производственного травматизма, в том числе 40 млн. — по приведению оборудования и подвижного состава в соответствие с нормами, 19 млн. — по предупреждению электротравматизма, 10 млн. — по предупреждению наезда подвижного состава.

По сравнению с 2005 годом на дороге достигнуто снижение на 52 процента, или в 2,1 раза, часов сверхурочной работы. Индексация заработной платы проводилась в соответствии с коллективным договором ОАО «РЖД» на уровне роста цен на потребительские товары и услуги в сроки и размерах, установленных руководством Компании. При этом среднемесячная заработная плата работников дороги составила 19 725 рублей с ростом к аналогичному периоду прошлого года на 16,8 процента, в том числе на перевозках — 20 316 рублей с ростом на 16,9 процента. Реальная заработная плата на перевозках выросла на 6,5 процента.

Работников дороги обслуживают 18 негосударственных учреждений здравоохранения, из них 9 стационаров, объединенных с поликлиниками на 1475 коек, 8 поликлиник и одна амбулатория. Медицинская помощь получена в полном объеме в соответствии с запланированным уровнем.

В шести учреждениях культуры организованы 295 клубных формирований, в которых занимаются 5,7 тысячи человек, 447 тысяч железнодорожников и членов их семей посетили 1929



Фото автора

мероприятий культурно-массового направления.

В ознаменование 70-летия со дня образования ФСО «Локомотив» было проведено более двухсот спортивно-оздоровительных мероприятий с участием более 13 тысяч железнодорожников и членов их семей.

На реализацию установленных коллективным договором гарантий и льгот в 2006 году направлено около 5 млрд. рублей. Расходы по обеспечению индивидуального социального пакета на одного работника составили более 27 тыс. рублей, на неработающего пенсионера — более 6 тыс. рублей.

Капитальный ремонт объектов социального назначения выполнен на сумму 42,4 млн. рублей при плане — 39,6 млн. рублей.

Свыше 15 тысяч работников дороги являются вкладчиками негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние», 5810 неработающих пенсионеров получают в дополнение к трудовой пенсии корпоративную,

средний размер которой составил 2036 рублей.

Ежемесячную материальную помощь через благотворительный фонд «Почет» получают почти 16 тысяч пенсионеров, неохваченных корпоративной пенсией. С 1 января распоряжением ОАО «РЖД» увеличен размер помощи до 250—350 рублей, в зависимости от стажа работы на железнодорожном транспорте.

1632 работника, вышедших на пенсию, получили единовременное поощрение за добросовестный труд на железнодорожном транспорте в среднем по 80 тыс. рублей. На оказание материальной помощи при уходе в отпуск рабочим с 1 по 5 разряды направлено около 48 млн. рублей, 181 демобилизованный военнослужащий при возвращении на предприятия дороги получил единовременную денежную помощь в среднем по 8 тыс. рублей.

Для оздоровления железнодорожников и неработающих пенсионеров приобретено 5062 путевки в санатории Российской Федерации и санатории-

профилактории дороги, в том числе 756 путевок в здравницы Дирекции Компании.

В соответствии с коллективным договором акционерного общества дороги в полном объеме выполнен комплекс мер по социальной поддержке ветеранов отрасли.

Вместе с тем конференция отмечает, что отдельные обязательства коллективного договора выполнены не в полной мере. Плановое задание по грузообороту не выполнено на 1,4 процента из-за падения транзитного грузопотока в восточном направлении.

Несмотря на большие финансовые вложения в технические средства, ситуация с безопасностью движения поездов на дороге остается неудовлетворительной. Проводимая работа дает некоторую динамику снижения нарушений безопасности движения поездов: общее количество случаев брака в поездной и маневровой работе сокращено на 8 процентов, и в том числе особых — на 43 процента. На 20 процентов снижено количество отказов технических средств (1412/1779), но произошедшие в течение прошлого года крушение, сход, проезды запрещающих сигналов поставили дорогу в число самых неблагоприятных по сети. Допущен рост случаев брака в пассажирском хозяйстве дороги (5 случаев против 3), дирекциях по ремонту грузовых вагонов (14 против 0) и ремонту пути (3/0).

Не изжиты случаи срыва локомотивным бригадам еженедельных дней отдыха (предоставление — 99,9 процента).

На протяжении последних лет работники дороги обеспечены спецодеждой, спецообувью и другими средствами индивидуальной защиты согласно установленным нормам, но при этом допускаются случаи поставки на дорогу некачественной одежды и средств индивидуальной защиты. В течение

года были возвращены поставщикам не соответствующие требованиям норм 3330 пар сапог, 551 пара ботинок и 215 полушубков.

С применением ипотечного кредитования выдано для приобретения жилья на первичном рынке 189 кредитов при плане 225 квартир, на вторичном рынке — 113 кредитов при плане 70 квартир. На первичном рынке не оформлены 36 квартир: 29 во Владивостоке и Уссурийске, 7 квартир в поселке Пограничный (ст. Гродеково).

Обязательства коллективного договора по строительству и приобретению жилья для формирования жилищного фонда Компании в части покупки жилья на вторичном рынке выполнены только на 48,9 процента (из 34,2 млн. рублей, предназначенных на эти цели, квартиры приобретены на 16,7 млн. рублей), так как на 17,5 млн. рублей увеличены капитальные вложения на дом по ст. Высокогорная и проектирование строительства двух двухквартирных домов по ст. Ютали.

План выдачи бытового топлива за 2006 год выполнен на 89,6 процента из-за не на должном уровне организованного учета реально нуждающихся в бытовом топливе.

При плане оздоровления за летнюю детскую кампанию 2006 года 9809 детей фактически оздоровлено 8080 детей, в том числе в загородных лагерях — 6110 при плане 7781 человек.

Не все работники дороги правильно понимают возложенный на них объем обязательств, и, в частности, нарушениями трудовой дисциплины являются 44 работника, совершивших прогулы, допущены 34 случая хищений имущества Компании. Наибольшее количество железнодорожников, допустивших эти нарушения, — работники локомотивного и вагонного хозяйства, хозяйств пути и движения.

Антонина ПИВНЕВА

## ИЗ ВЫСТУПЛЕНИЙ НА КОНФЕРЕНЦИИ

**Эдуард КРУГЛОВ, старший электромеханик Облученского участка энергоснабжения Хабаровской дистанции электроснабжения:**

— Хочется отметить, что поднятые на предыдущих конференциях вопросы сегодня в основном решены: восстановлено водоснабжение в здании района контактной сети ст. Волочаевка, налажена система отопления в здании района контактной сети и на жилмассиве ст. Корфовская, приобретен новый пароподогреватель для установки в районе электроснабжения ст. Амур. Наблюдается тенденция улучшения санитарно-бытовых условий в линейных подразделениях, а по результатам проведенного в 2006 году смотра-конкурса на лучшее состояние условий труда и быта работников Хорский район контактной сети занял третье место.

В то же время здание Вяземского района контактной сети, согласно актам осмотров, находится в предаварийном состоянии, дальнейшее пребывание в нем наших работников становится небезопасным, и уже в этом году необходимо выполнить капитальный ремонт данного объекта.

Также хочется затронуть проблемы, которые могут повлиять на дальнейшую деятельность дистанции электроснабжения. Мы обеспокоены предстоящим в 2007 году сокращением инженерно-технических работников и специалистов. В настоящий момент количество работников данной категории приведено в соответствие с типовым штатным расписанием и расчетами, а дальнейшее их сокращение может привести к нару-

шению технологических процессов по обслуживанию сложнейших устройств электроснабжения и повлиять на уровень управляемости предприятия в целом.

Как следствие, в ситуации неопределенности дальнейшей судьбы уже сейчас прослеживается тенденция оттока высококвалифицированных специалистов на другие предприятия.

Очень часто на предприятии приходится сталкиваться со случаями необходимости оказания материальной помощи работникам для оплаты экстренной медицинской помощи или оплаты дорогостоящих лекарств. Процедура оказания материальной помощи очень длительна, помощь оказывается только после предоставления подтверждающих документов о расходах и решения специальной комиссии, созданной при отделении и управлении дороги. Оказание материальной помощи в экстренных случаях стало бы более своевременным, если бы право решения на ее оказание было дано комиссиям, созданным в структурных подразделениях.

В разделе коллективного договора 4.7. Гарантии в сфере оздоровления право на обеспечение бесплатной медицинской помощью работников и членов их семей в негосударственных учреждениях здравоохранения Компании дано только в соответствии с территориальными программами обязательного медицинского страхования, то есть это право дано только тем работникам и членам их семей, которые проживают в районе, где находится железнодорожная больница или поликлиника. А как быть тем, кто проживает в населенных

пунктах, где нет таких лечебных заведений, например, ст. Волочаевка, Ин, Биробиджан и другие?

**Василий БОБРОВНИКОВ, начальник Тындинской дистанции гражданских сооружений:**

— Беспокоит несвоевременная поставка материалов. На 2006 год было заявлено материалов согласно спецификации на сумму 22,1 млн. рублей, получено на сумму 12,9 млн. рублей. Например, в апреле-мае 2006 года поступила металлочерепица на сумму 900 тыс. рублей, а комплектующие к ней — в ноябре месяце 2006 года.

Если поставляется фасадная краска в ноябре-декабре, то фасадная шпателька не приходит вообще. А температура, при которой в наших северных условиях можно производить наружные работы, наступает в мае месяце и заканчивается в сентябре.

Сантехнические материалы, фаянс, смесители поступают так поздно, что не укладываемся ни в какие эксплуатационные сроки. Поступление отделочных материалов не соответствует современным требованиям и сертификатам. Поэтому и попадаем в зону критики проверяющих, что мало используем и применяем современные материалы.

Проблемой остается обеспечение рабочих дистанции электроинструментом и средствами малой механизации. Так, на 2006 год заявлено было инструмента на сумму 378 тыс. рублей получено 37 процентов, а по номенклатуре это молотки, отвертки, напильники, пассатижи, кисти.

Одним из не менее важных вопросов, с которым сталкивается дистанция,

это погрузка и доставка на объекты ремонта материалов и людей. На всем полигоне отделения дороги отсутствуют подъездные автодороги. Ранее доставка осуществлялась рабочими поездами, а из-за отмены рабочих поездов и отсутствия автомобильной техники повышенной проходимости в дистанции доставка материалов и людей на объекты, связанные с движением, проблематична.

**Евгений ТИМОФЕЕВ, председатель профкома локомотивного депо Уссурийск:**



— Многое делается в Компании для ветеранов. Но вся рутинная, многогранная, порой неблагоприятная работа лежит на плечах членов совета. Я не перестаю удивляться их терпению и закалке. Одним словом, они приходят на предприятие как на работу, притом нередко по несколько раз в неделю. И, как правило, всегда находятся вопросы, которые необходимо решить, оказать материальную или моральную поддержку тому или иному ветерану-пенсионеру. А их у нас на учете около 400 человек. Материальная подде-

рка им (поквартирная, в полугодие, год) дала бы дополнительный стимул в работе.

В бытность начальником ДВЖД В. А. Попова дорпрофсоюз добился рождения двух приказов в части улучшения условий труда локомотивных бригад, т. е. обустройство кабин локомотивов. Это восстановление работы туалетов, умывальников, переноса приборов безопасности из шкафов для одежды, качественной работы стеклоочистителей, щеток, восстановления обдува лобовых стекол, улучшения шумоизоляции кабин и др. К великому сожалению, данные приказы проигнорированы и не выполнены до сегодняшнего дня. О каком престиже профессии машиниста и важнейшем вопросе, как безопасность движения, может идти речь. В связи с такой ситуацией на дороге, Михаил Михайлович, убедительная просьба разработать программу или мероприятия по приведению кабин машинистов в надлежащее состояние.

По настоятельной просьбе локомотивных бригад ТЧ-6 не могу не остановиться на техническом состоянии локомотивного парка, и в первую очередь электровозов, т. к. они работают на огромном полигоне. Почему становится нормой, когда электровозы выходят на линию с не устраненными замечаниями машинистов, записанными по несколько раз? Какова причина? Ведь столько средств вложено в реконструкцию депо Хабаровск-2. Необходимо предусмотреть правила, при которых инвентарь не будет попросту исчезать с локомотивов.

Окончание на 3-й стр.

# ИЗ ВЫСТУПЛЕНИЙ НА КОНФЕРЕНЦИИ

Окончание. Начало на 2-й стр.

Считаем необходимым изменить порядок и контроль за подготовкой и проведением весенних и осенних комиссионных осмотров в локомотивных депо. Неоспоримо, снабжение запасными частями стало лучше. Но снабжение такой мелочью, как ветошь, материалы, шурупы и многое-многое другое, не налажено. А без этого невозможно улучшить качество проведения комиссионных осмотров.

В очередной раз поднимаю вопрос о состоянии здоровья не только локомотивных бригад, но и дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, составителей, руководящих работников. Одним словом, всех тех, кто постоянно находится в стрессовой ситуации. Положение очень тревожное. По отчетным данным за 2006 год в локомотивном депо Уссурийск при наличии 637 локомотивщиков 536 находится на диспансерном учете, а более 400 из них имеют по несколько заболеваний. В сравнении с 2005 годом рост составил 130 человек, и это только за год. И как результат влияния производственного фактора, признаны негодными за 2005-2006 годы 12 человек (6 машинистов и 6 помощников машиниста). На сегодня все мероприятия на дороге в части медицинской реабилитации неоправданно прекращены. Та система, которая положительно работала на Уссурийском узле в 2004-2005 годах, тоже свернута.

В заключение хочу высказаться по вопросу, решение которого не требует больших финансовых затрат. Распоряжение № 2413Р от 11 декабря 2006 года «О Кодексе деловой этики в ОАО «РЖД». Пункт 1.5 данного документа привожу дословно «Должностные лица и другие работники Компании в своей служебной деятельности должны быть добропорядочны и честны, обязаны соблюдать правила деловой этики, установленные настоящим Кодексом». Также руководители филиалов должны обеспечить изучение и соблюдение Кодекса деловой этики всеми лицами, на которых распространяется указанный документ. То, что порой творится на дороге на различных уровнях, не может красить нас, железнодорожников. Несоблюдение элементарных этических норм ведет только к снижению имиджа Компании. И об этом необходимо задуматься многим, особенно руководителям всех уровней.

**Ольга БОГДАНОВА, дежурная по ст. Комсомольск-Сортировочный:**



— Хотелось бы сказать о наших проблемах. Первая на сегодняшний день — это обеспечение питьевой водой работников станции Дземги, а также дежурных по парку Хурба, парку отправления, составителей поездов, приемщиков и сигнальщиков станции Комсомольск-Сортировочный. На дворе XXI век, а мы доставляем воду на станцию в канистрах.

Еще хотелось бы озвучить такую проблему, как нехватка помещений на станции Комсомольск-Сортировочный, где нет техкласса, и провести совещание или рабочее собрание негде. У руководителей станции нет отдельных рабочих мест, располагаются по

несколько человек в одном кабинете. Нет комнат для приема пищи у работников, помещений для раздевалок, душевых. В связи с вышеизложенными проблемами возникает потребность в строительстве административно-бытового комплекса, где будет достаточно места для размещения всех недостающих помещений, а также кабинетов для руководителей станции.

На сегодняшний день очень остро стоит проблема по механизации третьей тормозной позиции. В концепции сортировочных станций это предусмотрено на 2013-2014 годы. Но если можно было бы сделать в ближайшее время, это помогло бы станции в выполнении главного показателя — снижения простой транзитного вагона с переработкой. Это и обеспечение сохранности вагонного парка, перевозимых грузов, и охрана труда и безопасность движения, и работа регулировщиков в опасной зоне стала бы безопасней.

**Александр КОЛЕГАНОВ, председатель профкома вагонного эксплуатационного депо Комсомольск:**

— Профсоюзным комитетом нашего депо уделяется внимание спортивным мероприятиям. Был приобретен спортивный инвентарь, что позволило работникам ПТО ст. Волочаевка-2 принять участие в спартакиаде по поселку Волочаевка-2, где они заняли первое место и были поощрены от профкома цифровым фотоаппаратом, от поссовета Волочаевка-2 — телевизором. Неоднократным победителем соревнований по настольному теннису, проводимых на Комсомольском отделении, является инженер вагонного депо М. В. Канин. Спорт объединяет коллектив и дает положительные результаты в работе.

Одним из основных направлений работы профкома является контроль за санитарно-бытовым состоянием труда работников ПТО и ППС. Все здания ПТО находятся на балансе дистанции гражданских сооружений. Состояние душевых и раздевалок не отвечает современным требованиям эстетики, а порой даже и санитарно-гигиеническим требованиям. Мне кажется, что на капитальный ремонт зданий ПТО финансовые средства должны быть увеличены и не следует их распылять на мелкие работы. Так, в свое время был проведен капитальный ремонт здания парка отправления ПТО Комсомольск-Сортировочный, затрачены немалые средства, зато сейчас на ПТО и хорошие раздевалки со шкафчиками, и душевые, и комната приема пищи, и технический класс. На остальных ПТО ремонт практически не производился с начала постройки, если не считать простую побелку и покраску помещений.

На сегодняшний день у нас много наболевших вопросов. Один из них волнует весь коллектив Комсомольского отделения — это недостаточное количество банкоматов и несвоевременное пополнение их денежными средствами, в итоге у работников складывается негативное мнение о работе банковского учреждения.

**Виталий РУДАКОВ, заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам Владивостокской дистанции пути:**



— Наряду с выполнением производственных показателей имеется недостаточная обеспеченность околотков дистанции пути средствами малой механизации, оснащенность составляет всего 40 процентов, особый недостаток в гидравлическом инструменте. На некоторых околотках есть всего по 1-2 домкрата, поэтому для выполнения объемных работ инструмент приходится доставлять с других околотков. Для ремонта неисправного инструмента необходим оборотный запас.

Хорошее дело — ипотечное кредитование, но монтер пути, получающий 20 тыс. рублей, считается неплатежеспособным, а квартиры нужны многим, люди живут в бараках, в квартирах, где не хватает жилплощади, или снимают жилье. Предлагаю вернуться к строительству или закреплению служебного жилья по линии, как возобновили на некоторых дорогах.

**Александр ЗАБЕЛИН, председатель совета ветеранов дороги:**



— В связи со 110-летием со дня образования Дальневосточной магистрали, которое будет отмечаться в октябре 2007 года, дорожный совет ветеранов вышел с предложением к руководству дороги и президиуму дорпрофсожа увеличить число представляемых к этому званию ветеранов. Решено в юбилейном году вручить знак «Почетный ветеран Дальневосточной дороги» 75 заслуженным пенсионерам.

В честь предстоящей юбилейной годовщины среди ветеранских организаций объявлен смотр-конкурс по достойной встрече этой памятной даты. Итоги первого этапа смотра показали возросшую активность ветеранских организаций не только в плане социальной защиты. Усилились патриотическое воспитание молодежи, пропаганда боевых и трудовых подвигов железнодорожников, поисковая работа на предприятиях, участие в производственной и общественной жизни и т. д.

Планом мероприятий предусмотрено также обследование жизненных условий пенсионеров. С учетом результатов этой проверки я прошу руководителей служб, отделений, предприятий, профсоюзных организаций оказать ветеранам войны, инвалидам, одиноким материальную поддержку, помочь в ремонте жилья.

**Александр КИСЛЯКОВ, начальник ст. Хабаровск-1:**

— Одной из самых острых проблем была и остается проблема снабжения водой парка Хабаровск-Пристань. Система водоснабжения и канализации там отсутствует с самого дня основания. А ведь этот парк осуществляет 80 процентов погрузки и 60 процентов выгрузки станции. И коллектив там работает большой — 70 человек, 52 из которых — женщины. И ведь им не только руки помыть негде, питьевой воды нет. В настоящее время ведется разговор о строительстве нового здания парка Хабаровск-Пристань, где необходимо предусмотреть систему водоснабжения и канализации, разместить санитарно-бытовые помещения и

создать наконец-то нормальные условия для работников.

Следующий вопрос — строительство нового административного здания станции Хабаровск-1. Только после ввода его в эксплуатацию наконец-то решится проблема с душевыми комнатами, помещениями для сушки спецодежды, техклассом. До сегодняшнего дня все рабочие собрания и техникумы вынуждены проводить, пользуясь вынужденным гостеприимством ПЧ-5. В новом здании он предусмотрен настолько малой площади, что не позволит вместить и половины работников станции. Мной внесено предложение о перераспределении помещений нового здания: вместо тренажерного зала работников ЛОВД разместить техкласс, где можно было бы полноценно проводить рабочие собрания и техническую учебу с приглашением работников ревизорского аппарата, преподавателей ДВГУПСа и железнодорожного техникума. Ведь имея представительный техкласс, оснащенный компьютерной техникой, на базе станции Хабаровск-1 можно проводить школы передового опыта по безопасности движения и охране труда. А нам есть чем похвалиться.

**Давид КРИСТАЛЬ, заместитель председателя Роспрофжела:**



— Одним из главных направлений деятельности профсоюза является создание безопасных условий для высокопроизводительного труда, решение бытовых вопросов на производстве. В Компании на мероприятия по улучшению условий и охраны труда в 2006 году освоено более 4 млрд. рублей.

С введением в 2006 году изменений в Трудовой кодекс РФ изменены условия финансирования мероприятий по охране труда. Важно не допустить снижения расходов на обозначенные цели, и поэтому нам необходимо точно определиться по этому вопросу. Это прежде всего связано с состоянием производственного травматизма.

Несмотря на то, что в 2006 году на сети дорог количество травмированных работников снижено до 577 человек (на 21 %), в том числе со смертельным исходом — до 81 человека (на 7 %), рост смертельного травматизма по сравнению с 2005 годом допущен на Северо-Кавказской (в три раза), Приволжской (в полтора раза), Северной (на 40 %), Свердловской (на 29 %) дорогах.

На железных дорогах действует система общественного контроля по охране труда, в комитетах профсоюза работают 106 технических инспекторов, на предприятиях сформировано свыше трех тысяч совместных комитетов (комиссий) по охране труда, избрано более 39 тысяч уполномоченных по охране труда. Однако недостатков в их работе еще немало. Несмотря на то, что на дорогах проводится обучение уполномоченных, большая их часть не обучена в учебных центрах, еще низка эффективность их работы. Необходимо многое сделать по повышению эффективности и мотивации труда уполномоченных через коллективные дого-

воры. Недостаточно эффективно работают совместные комиссии (комитеты) по охране труда. Ведь главная задача деятельности уполномоченных — чтобы были здоровы люди. Если говорить о случае, произошедшем на Комсомольском отделении вашей дороги, то налицо элементарное нарушение охраны труда. Надо использовать все, что предусматривают условия охраны. Люди, пришедшие на работу, должны вернуться домой живыми.

По охране труда остается еще много нерешенных вопросов и проблем: медленно решаются вопросы вывода работников из опасных зон, например, внедрение устройств механической очистки стрелочных переводов от снега и систем оповещения о приближении подвижного состава. Из 128 тысяч стрелочных переводов оборудованы электрообогревом 6493 единицы, пневмообдувкой — около 69 тысяч, в автоматическом режиме работают только 18 процентов стрелочных переводов.

Профсоюз уделяет большое внимание контролю за соблюдением работодателями трудового законодательства. Эту задачу осуществляют 85 правовых инспекторов труда дорожных и территориальных комитетов профсоюза. Ими в 2006 году проведена 3401 проверка соблюдения трудового законодательства, что на 14,5 процента больше, чем в 2005 году (2970). По результатам этих проверок ими внесено 2640 представлений об устранении (в 2005 году — 2574), 17 339 нарушений трудового законодательства и коллективных договоров (в 2005 году — 15 029). В течение 2006 года по требованию правовой инспекции труда восстановлены на работе 139 необоснованно уволенных работников.

Пока допускаются случаи нарушения установленного порядка привлечения работников к сверхурочным работам, работе в выходные дни, неправомерно привлечения к материальной ответственности, бесосновательного лишения или снижения размера премии, отказа в выплате предусмотренной коллективными договорами материальной помощи при уходе работников в ежегодный отпуск и ежемесячного пособия работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребенком до достижения им трехлетнего возраста, противоправной задержки выплаты премий, отпускных сумм, расчета при увольнении и т. д.

По результатам проверок и обращениям членов профсоюза в 2006 году по требованию правовой инспекции труда профсоюза работникам дополнительно начислено и выплачено премий, материальной помощи, пособий, доплаты за сверхурочную работу и работу в выходные дни, оплаты командировочных расходов и технической учебы и других выплат на общую сумму 93 млн. 241 тыс. 175 рублей, или в 1,58 раза больше, чем в 2005 году (59 млн. 107 тыс. рублей).

В настоящее время в связи с продолжением реформы железнодорожного транспорта и созданием дочерних акционерных обществ главная задача профсоюза состоит в сохранении рабочих мест, уровня заработной платы, негосударственного пенсионного обеспечения, льгот и социальных гарантий в создаваемых организациях на уровне, предусмотренном коллективным договором ОАО «РЖД».

Непростые задачи стоят сегодня перед профсоюзом, но главной была и остается задача социальной защиты тружеников и ветеранов, работников отраслей, объединенных в Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей на принципах социального партнерства. Хочется выразить уверенность, что администрация и дорожный комитет дороги приложат все силы к выполнению обязательств коллективного договора дороги.

# ИЗМЕНЕНИЯ И ДОПОЛНЕНИЯ

## в Коллективный договор Дальневосточной железной дороги — филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на 2007 год

**Внести в Коллективный договор Дальневосточной железной дороги — филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на 2007 год с даты утверждения конференцией трудового коллектива следующие изменения и дополнения:**

1.1. В связи с введением в действие распоряжения ОАО «РЖД» № 2193р от 07.11.06 об изменении порядка возмещения командировочных расходов, второй абзац пункта 4.4.1 раздела 4.4 «В сфере развития кадрового потенциала» изложить в редакции:

«За работниками на время их обучения (профессиональная подготовка, переподготовка кадров, обучение вторым профессиям, повышение квалификации) с отрывом от работы сохраняется средняя заработная плата по основному месту работы. Иногородним слушателям, направляемым на обучение с отрывом от работы, сохраняется средняя заработная плата по основному месту работы и выплачиваются в период обучения суточные по нормам, установленным при командировках в соответствии с нормативными актами Компании».

1.2. В соответствии со ст. 168 ТК, Законом РФ № 4520-1 от 19.02.93 (в редакции Закона № 122-ФЗ от 22.08.04) и письмом ОАО «РЖД» № ЦСРСЗ-9 от 01.11.06 внести в раздел 4.6 «В сфере социальных гарантий работникам» дополнительный пункт 4.6.16 следующего содержания:

«За счет средств Работодателя и в соответствии с приложением № 18 предоставлять гарантии и компенсации лицам, заключившим трудовые договоры о работе на предприятиях, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и прибывшим в соответствии с этими договорами из других регионов Российской Федерации».

1.3. Внести дополнение в приложение № 2 «Перечень профессий и должностей работников ДВОСТ ж. д. — филиала ОАО «РЖД» с ненормированным рабочим днем...» по должности «производитель работ», определив ему дополнительный отпуск в количестве 4 календарных дней.

1.4. В связи со структурными изменениями, касающимися работников дороги, приложение № 2 изложить в следующей редакции:

**«ПЕРЕЧЕНЬ**  
профессий и должностей работников Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «Российские железные дороги» с ненормированным рабочим днем и порядок предоставления ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска за ненормированный рабочий день

1. Ежегодные дополнительные оплачиваемые отпуска за ненормированный рабочий день предоставляются работникам Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД», эпизодически привлекаемым к выполнению своих трудовых обязанностей за пределами нормальной продолжительности рабочего времени.

2. Продолжительность дополнительного оплачиваемого отпуска за ненормированный рабочий день устанавливается:

2.1. В соответствии с трудовым договором, заключаемым с начальником Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД» (в котором установлена фиксированная заработная плата),

до 7 календарных дней;

заместителям начальника железной

дороги — филиала ОАО «РЖД»;

главному бухгалтеру железной дороги — начальнику службы бухгалтерского и налогового учета;

заместителю начальника железной дороги — главному ревизору железной дороги по безопасности движения поездов;

заместителю начальника железной дороги по пассажирским перевозкам — начальнику службы предоставления услуг инфраструктуры в пассажирских сообщениях;

главному инженеру железной дороги;

начальникам служб, начальникам самостоятельных отделов дороги (отдела капитального строительства, отдела организации и оплаты труда, организационно-штатного отдела, хозяйственного отдела);

заместителю начальника службы перевозок — начальнику центра управления перевозками;

заместителям: главного инженера железной дороги, главного ревизора по безопасности движения поездов, главного бухгалтера железной дороги;

заместителям начальников служб дороги;

главным инженерам служб дороги;

начальникам отделений железных дорог, дирекций — структурных подразделений дороги, начальнику дорожного центра фирменного транспортного обслуживания; информационно-вычислительного центра, Энергосбыта, дорожного центра диагностики путевого хозяйства;

главным бухгалтерам отделений железных дорог, дирекций — структурных подразделений дороги;

первым заместителям начальников отделений железной дороги — главным ревизорам по безопасности движения поездов;

главным инженерам отделений железных дорог;

заместителям начальников отделений железных дорог;

заместителю начальника дорожного центра фирменного транспортного обслуживания;

начальникам структурных подразделений в составе отделений дороги и дорожных дирекций: локомотивных депо, эксплуатационных вагонных депо, железнодорожных станций внеклассных и 1-го класса, дистанций пути, дистанций сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения, механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций, путевых машинных станций, рельсосварочного поезда-19, дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении, региональных центров связи.

2.2. В соответствии с трудовым договором, заключаемым с начальником Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД», начальниками отделений дороги, дирекций, а также структурных подразделений в составе отделений дороги и дорожных дирекций.

6 календарных дней:

помощнику начальника железной дороги;

заместителям: главного ревизора по безопасности движения поездов, главного бухгалтера железной дороги (за исключением перечисленных в п. 2.1.);

начальникам самостоятельных отделов дороги (за исключением перечисленных в п. 2.1.);

начальнику дорожных электромеханических мастерских;

начальникам структурных подразделений отделений дороги, дирек-

ций: железнодорожных станций 1-го (за исключением перечисленных в п. 2.1) и 2-го классов, дистанций гражданских сооружений, специализированной дистанции тепловых сетей, дистанции защитных лесонасаждений, предприятий материально-технического снабжения, главного материального склада, баз мобилизационного запаса, автобаз, учебных центров профессиональной подготовки рабочих кадров ведущих профессий железнодорожного транспорта, шпалопропиточного завода, щебеночного завода, завода железобетонных шпал, дорожных электротехнических мастерских сигнализации и связи;

заместителям начальников, главным инженерам, главным бухгалтерам информационно-вычислительного центра, Энергосбыта, дорожного центра фирменного транспортного обслуживания, дорожного центра диагностики путевого хозяйства, дорожных электромеханических мастерских (за исключением перечисленных в п. 2.1.);

заместителям начальников, главным инженерам дирекций — структурных подразделений дороги;

5 календарных дней:  
начальнику дорожного центра научно-технической информации и пропаганды;

начальнику дорожного конструкторско-технологического бюро;

главному метрологу — начальнику дорожного центра стандартизации и метрологии;

начальнику технологического центра по обработке перевозочных документов;

заместителям начальников служб дороги, главным инженерам служб дороги (за исключением перечисленных в п. 2.1.);

заместителю начальника дорожного центра управления перевозками;

заместителям: главных инженеров, главных ревизоров по безопасности движения поездов, главных бухгалтеров отделений железной дороги, дирекций — структурных подразделений дороги, информационно-вычислительного центра, Энергосбыта, дорожного центра диагностики путевого хозяйства, дорожных электромеханических мастерских;

заместителям начальников самостоятельных отделов дороги; начальнику и заместителю начальника регионального агентства фирменного транспортного обслуживания.

4 календарных дней:

начальникам отделов структурных единиц управления дороги, структурных подразделений дороги: отделений, дирекций — структурных подразделений дороги, информационно-вычислительного центра, Энергосбыта;

заместителям начальников, главным инженерам, главным механикам, главному энергетик структурных подразделений в составе отделений железной дороги, дирекций — структурных подразделений дороги;

начальнику и заместителю начальника агентства фирменного транспортного обслуживания;

заместителям начальника технологического центра по обработке перевозочных документов;

главным бухгалтерам структурных подразделений в составе отделений железной дороги и дирекций — структурных подразделений дороги;

помощникам начальника и заместителя начальника отделений дороги;

дорожным ревизорам по безопас-

ности движения поездов (включая старшего);

ревизорам по безопасности движения поездов (включая старшего) отделений железных дорог;

ревизорам движения отделов перевозок отделений железных дорог;

начальникам железнодорожных станций 3-го и 4-го классов, не несущим сменных дежурств;

машинистам-инструкторам локомотивных бригад, бригад путевых машин и моторно-рельсового транспорта, имеющим закрепленные бригады, структурных подразделений в составе отделений железных дорог;

начальникам секторов служб (отделов) управления дороги, отделений железных дорог и дорожных дирекций;

начальникам отделов структурных подразделений отделений дороги, дирекций, информационно-вычислительного центра, Энергосбыта, дорожного центра диагностики путевого хозяйства, дорожных электромеханических мастерских;

старшим мастерам и мастерам производственных участков, начальникам цехов, участков, смен, производителям работ подразделений дороги;

начальникам участков, старшим электромеханикам и электромеханикам, электромонтерам дистанций сигнализации, централизации и блокировки, региональных центров связи, дистанций электроснабжения, не несущим сменных дежурств, привлекаемым к устранению неисправностей во внеурочное время в отдельные дни;

начальникам пассажирских поездов, поездным электромеханикам структурного подразделения отделения железной дороги;

бригадирам на текущем содержании, ремонте пути и искусственных сооружений структурных подразделений в составе отделений железных дорог.

3 календарных дня:

заместителям начальников отделов в службах управления дороги, отделений железных дорог и дорожных дирекций, структурных подразделений отделений железных дорог, дорожных дирекций, информационно-вычислительного центра, Энергосбыта, дорожного центра диагностики путевого хозяйства, дорожных электромеханических мастерских;

бухгалтерам, экономистам, инженерам по организации и нормированию труда дороги, отделений, дирекций и их структурных подразделений;

финансовым ревизорам (включая старших);

специалистам ведущим и первой категории всех наименований дороги, отделений, дирекций, структурных подразделений, не несущим сменных дежурств;

начальникам железнодорожных станций 5-го класса, не несущим сменных дежурств;

секретарям начальника и заместителей начальника железной дороги, отделений железной дороги, дирекций — структурных подразделений дороги, информационно-вычислительного центра, дорожного центра фирменного транспортного обслуживания, Энергосбыта, дорожного центра диагностики путевого хозяйства, дорожных электромеханических мастерских, руководителей структурных подразделений отделений железных дорог и дирекций — структурных подразделений дороги;

водителем легковых автомобилей.

3. Для обоснования предоставления дополнительного оплачиваемого отпуска за ненормированный рабочий день

в структурных подразделениях должен быть организован учет времени, фактически отработанного каждым работником в условиях ненормированного рабочего дня».

1.5. Включить в пункт 2.2 приложения № 14 дополнительный абзац следующего содержания:

«В связи с празднованием в 2007 году 110-годовщины создания Дальневосточной железной дороги квота на присвоение звания «Почетный ветеран Дальневосточной железной дороги» увеличивается на 25 ветеранов».

1.6. Включить в перечень приложений к коллективному договору приложение № 18 следующего содержания:

«Положение о гарантиях и компенсациях расходов, связанных с переездом».

1. Лицам, заключившим трудовые договоры о работе в организациях, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и прибывших в соответствии с этими договорами из других регионов Российской Федерации, за счет средств работодателя предоставляются следующие гарантии и компенсации:

единовременное пособие в размере двух должностных окладов (месячных тарифных ставок) и единовременное пособие на каждого прибывшего с ним члена его семьи в размере половины должностного оклада (половины месячной тарифной ставки) работника;

оплата стоимости проезда работника и членов его семьи в соответствии с действующими в Компании правилами выдачи билетов для бесплатного проезда работников железнодорожного транспорта общего пользования в пределах территории Российской Федерации;

оплачиваемый отпуск продолжительностью семь дней для обустройства на новом месте.

2. Право на оплату стоимости провоза багажа членов семьи сохраняется в течение одного года со дня заключения работником трудового договора в данной организации.

3. Работник организации возвращает денежные средства, выделенные ему в связи с переездом на работу в районы Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, в случае:

— если он без уважительной причины не приступил к работе в установленный срок;

— если он уволился до окончания срока, определенного трудовым договором, а при отсутствии такого срока — до истечения одного года работы, или был уволен за виновные действия.

4. Работнику организации и членам его семьи в случае переезда к прежнему месту жительства в связи с расторжением трудового договора по любым основаниям (в том числе смерти работника), за исключением увольнения за виновные действия, оплачивается стоимость проезда и провоза багажа в соответствии с действующими в Компании временными правилами выдачи билетов для бесплатного проезда работников железнодорожного транспорта общего пользования.

Гарантии и компенсации, предусмотренные настоящим положением, предоставляются работнику только по основному месту работы».

1.7. Приложения № 4, 5, 7, 8, 17, охватывающие период 2006 года заменить в соответствии с планами 2007 года.

Приложение № 4

Приложение № 7

## ПЛАН

инвестиционной программы по строительству и приобретению жилья по Дальневосточной железной дороге в 2007 году

В соответствии с концепцией по улучшению жилищных условий работников Дальневосточной железной дороги в рамках инвестиционной программы строительства и приобретения жилья в 2007 году планируется выделение 90 млн. рублей на данный проект, в т. ч.:

Приобретение квартир на вторичном рынке общей площадью одна тысяча квадратных метров на сумму 27 млн. рублей.

Строительство и ввод в эксплуатацию малоквартирного жилья модульного типа на линейных станциях дороги, в т. ч.:

— три двухквартирных дома на станции Юктали общей площадью 533 кв. м. с объемом инвестирования 14,2 млн. рублей;

— четыре двухквартирных дома на станции Верхнезейск общей площадью 709 кв. м. с объемом инвестирования 19,2 млн. рублей;

— строительство 16 квартир двухэтажного жилого дома по станции Тырма общей площадью 900 кв. м. с объемом инвестирования 23,8 млн. рублей;

— проектирование будущих лет малоквартирного жилья модульного типа на линейных станциях Хани, Приморская, Токи, Известковая с объемом финансирования 5,9 млн. рублей.

Размер кредитов на ипотечное строительство для работников Дальневосточной железной дороги в 2007 году будет утвержден после согласования правления совета директоров ОАО «РЖД».

Приложение № 5

## ПЛАН

капитального ремонта объектов социального назначения в 2007 году

В соответствии с утвержденными лимитами средств капитального ремонта в 2007 году необходимо выполнить капитальный ремонт объектов социальной сферы:

— хозяйства Дирекции социальной сферы в общем объеме 56 440 тыс. рублей, в т. ч. капи-

тальный ремонт детских оздоровительных лагерей в общем объеме 11 450 тыс. рублей;

— хозяйства гражданских сооружений и водоснабжения в общем объеме 19 800 тыс. рублей, в т. ч. капитальный ремонт общежитий в объеме 19 300 тыс. рублей.

Отделение	Капитальный ремонт, тыс. рублей					
	Общежития			Оздоровительные лагеря		
	план 2007	в том числе		план 2007	в том числе	
1 пол.		2 пол.	1 пол.		2 пол.	
Хабаровское	2250	800	1450	2000	2000	0
Владивостокское	7000	3730	3270	5450	5450	0
Комсомольское	7500	3900	3600	4000	4000	0
Тындинское	2550	950	1600	0	0	0
Итого:	19300	9380	9920	11450	11450	0



## СМЕТА

на санаторно-курортное лечение работников ДВОСТ ж. д. — филиала ОАО «РЖД» на 2007 год

Наименование санатория	Потребность в путевках на 2007 год			Частичная оплата 20 %, пенсионеры — 5 %, руб.	Сумма оплаты без частичной стоимости, руб.
	кол-во путевок в месяц, шт.	кол-во путевок в год, шт.	сумма оплаты за путевки на год, руб.		
<b>1 раздел</b>					
Санатории-профилактории					
Железнодорожник	56	672	12801600	2560320	10241280
Экспресс	13	156	2527200	505440	2021760
Тумнин	56	672	10348800	2069760	8279040
Надежда	25	300	4260000	852000	3408000
Итого профилактории:	150	1800	29937600	5987520	23950080
Санатории Дирекции	29	352	12500000	2500000	10000000
<b>Итого по разделу:</b>	179	2152	42437600	8487520	33950080
<b>2 раздел</b>					
Местные здравницы					
Шмаковка	21,5	258	4446360	889272	3557088
Кульдур	11	132	2817600	563520	2254080
Белокуриха	15	180	3945600	789120	3156480
Сахарный ключ					
Усури	3,5	42	840000	168000	672000
Амурский залив	3,5	42	812700	162540	650160
База отдыха	37,5	450	5325000	1065000	4260000
<b>Итого местные здравницы:</b>	92	1104	18187260	3637452	14549808
Всего для работающих	271	3256	60624860	12124972	48499888
Пенсионеры	50	600	15300000	3060000	12240000
<b>Всего:</b>	321	3856	75924860	15184972	60739888

Приложение № 8

## РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПУТЕВОК

в санатории по предприятиям ДВОСТ ж. д. на 2007 год

Подразделение	Всего путевок на год, шт.	Всего сумма оплаты, руб.	в том числе									
			Профилактории со ср. стоимостью путевки 16632 руб.		местные здравницы со ср. стоимостью путевки 19667 руб.		здравницы Дирекции со ср. стоимостью путевки 35511 руб.		базы отдыха со ср. стоимостью путевки 11833 руб.			
			Шт.	Руб.	Шт.	Руб.	Шт.	Руб.	Шт.	Руб.	Шт.	Руб.
НОД-1	653	12158487	361	6004152	131	2576385	71	2521307	80	946667	10	118333
НОД-3	909	16925061	503	8365896	182	3579406	98	3480114	112	1325333	14	165667
НОД-4	565	10519977	312	5189184	114	2242045	61	2166193	69	816500	9	106500
НОД-6	491	9142140	271	4507272	99	1947039	53	1882102	60	710000	8	94667
НФУ	69	1284741	38	632016	14	275339	7	248580	9	106500	1	11833
ДЦФТО	39	726158	22	365904	8	157337	4	142045	5	59167		0
ДМ	53	986830	30	498960	11	216338	6	213068	6	71000		0
ДРП	259	4822432	143	2378376	52	1022687	28	994318	32	378667	4	47333
ДРП (аппарат упр.)	3	55858	1	16632	1	19667		0		0	1	11833
ИВЦ	24	446866	13	216216	4	78668	3	106534	3	35500	1	11833
НЭЭ	11	204814	6	99792	2	39334	2	71023	1	11833		0
ПЦД	14	260672	8	133056	2	39334	1	35511	3	35500		0
НС	119	2215712	66	1097712	23	452342	14	497159	14	165667	2	23667
ЭМАСТ	2	37239	1	16632	1	19667		0		0		0
ДСС	45	837874	25	415800	10	196671	4	142045	6	71000		0
<b>Итого для работающих:</b>	<b>3256</b>	<b>60624860</b>	<b>1800</b>	<b>29937600</b>	<b>654</b>	<b>12862260</b>	<b>352</b>	<b>12500000</b>	<b>400</b>	<b>4733333</b>	<b>50</b>	<b>591667</b>
Путевки для пенсионеров	600	15300000	600	15300000								
<b>Всего:</b>	<b>3856</b>	<b>75924860</b>	<b>2400</b>	<b>45237600</b>	<b>654</b>	<b>12862260</b>	<b>352</b>	<b>12500000</b>	<b>400</b>	<b>4733333</b>	<b>50</b>	<b>591667</b>

ТРЕВОГА ДНЯ

## ТАКОГО НЕ ДОЛЖНО ПОВТОРИТЬСЯ

Семнадцатого февраля в здании Дома культуры ст. Горин прошел разбор несчастного случая, произошедшего 7 февраля в Горинской дистанции пути

**В результате наезда подвижного состава погибли два монтера пути: Зайцев Ю. К. 1960 г. р., Красноперов Н. Н. 1973 г. р. тяжело травмирован и. о. мастера Елькин С. А. 1960 г. р. Жены потеряли мужей, остались сиротами трое детей.**

Руководство дороги и отделения приняли все необходимые меры по оказанию помощи семьям погибших и сохранению жизни пострадавшего. Профсоюзный комитет организовал сбор денежных средств семьям пострадавших.

По результатам разбора установлено,

что основная вина в гибели и увечии работников ложится на дистанцию пути. Выявлен ряд грубых нарушений в планировании работы, отсутствие контроля со стороны руководителей дистанции, организации работ на местах мастерами, грубые нарушения техники безопасности при производстве работ, нарушения трудовой дисциплины, отвлечения работников на незапланированные виды работ, слабая организационная работа в вопросах охраны труда и техники безопасности. Установленные нарушения

послужили причиной трагедии.

Данный случай должен послужить горьким уроком для всех работников железнодорожного транспорта. Нельзя допускать равнодушия, халатности, безразличия в вопросах охраны труда и безопасности движения поездов. Слишком дорогой ценой приходится за это платить.

**Виктор ФЕДИН,**  
заместитель председателя  
филиала допрофсожа  
на Комсомольском отделении



Остаться в живых

АКТУАЛЬНО

## ПОРА МЕНЯТЬ ФОРМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Правильная организация работы уполномоченных лиц и совместных комитетов по охране труда — помощь администрации в деле снижения уровня травматизма и улучшения условий труда

**В январе во Владивостокском филиале дорпрофсожа состоялся очередной президиум, на котором одним из вопросов были рассмотрены итоги работы уполномоченных лиц и совместных комитетов по охране труда в 2006 году и определены задачи первичных профорганизаций на 2007 год по улучшению деятельности в этом направлении. На заседании были приглашены освобожденные председатели профсоюзных комитетов и представители администрации отделения дороги и предприятий.**

В 2006 году на предприятиях, входящих в состав филиала дорпрофсожа, допущены 19 случаев травматизма, из них один смертельный и девять тяжелых. В том числе на предприятиях Владивостокского отделения произошло шесть случаев травматизма, из них три тяжелых.

В ходе комплексных проверок структурных подразделений отделения дороги комиссиями отделения дороги, проверок, проводимых технической инспекцией труда, выявляется масса нарушений требований охраны труда, которые угрожают безопасным условиям работы, что говорит о недостаточном внимании администрации и профсоюзных комитетов к вопросам сохранения жизни и здоровья трудящихся.

Имеется немало форм работы по созданию благополучной обстановки по охране труда на предприятиях и одна немаловажная из них — это правильная организация работы совместных комитетов и уполномоченных лиц по охране труда.

Создание совместных комитетов по охране труда регламентируется статьей 218 Трудового кодекса РФ и приказом № 413 от 29.05.06 Министерства здравоохранения и социального развития РФ, а организация работы уполномоченных лиц по охране труда регламентируется статьей 370 Трудового кодекса РФ, т. е. данная работа обязательна к исполнению как работодателем, так и профсоюзными комитетами.

Для оказания помощи по данным вопросам наш филиал дорпрофсожа направил в адрес руководителей предприятий и председателей профсоюзных комитетов ряд документов, в которых находится информация по организации работы совместных комитетов и уполномоченных лиц по охране труда. Технической инспекцией были разработаны и направлены во все организации и профсоюзные комитеты, замыкающиеся на филиал дорпрофсожа, методические рекомендации по организации работы совместных комитетов и уполномоченных лиц по охране труда. В течение 2006 года техническими инспекторами проводились занятия с председателями профкомов, председателями цехкомов, уполномоченными

лицами, председателями совместных комитетов и инженерами по охране труда на тему «Организация работы уполномоченных лиц и совместных комитетов по охране труда».

Для активизации работы уполномоченных лиц по охране труда на предприятиях отделения дороги и дорожного подчинения ежегодно организуются и проводятся смотры-конкурсы на звание «Лучший уполномоченный по охране труда». По итогам смотра-конкурса лучшие уполномоченные поощряются почетными грамотами и денежными премиями отделения и управления дороги. За период с 2001 по 2005 год три представителя Владивостокского филиала дорпрофсожа стали лауреатами МПС и ОАО «РЖД» на звание «Лучший уполномоченный по охране труда». По итогам 2006 года поощрены приказом начальника отделения 8 человек, переданы документы в дорожный комитет профсоюза для поощрения лучших уполномоченных приказом начальника дороги.

Хорошо организована работа с уполномоченными по охране труда в дистанции гражданских сооружений Уссурийск (председатель профкома В. Г. Закарадзе), локомотивном депо Уссурийск (председатель профкома Е. Ю. Тимофеев), Сибирцевской дистанции пути (председатель профкома С. Д. Ломакина), Партизанской дистанции пути (председатель профкома Н. М. Писник), ремонтном вагонном депо станции Партизанск (председатель профкома С. Н. Попов). За 2006 год на этих предприятиях нет случаев травматизма, проводится большая работа по улучшению содержания санитарно-бытовых помещений, и в этом большая заслуга уполномоченных лиц.

Но, как показали проверки и анализ годовых отчетов по работе уполномоченных лиц, не все председатели профкомов ответственно подходят к данному вопросу. На станции Находка (председатель профкома Т. П. Ровенских), в локомотивном депо Партизанск (председатель профкома В. Г. Кучерявенко), Владивостокской дистанции электрооборудования (председатель профкома И. А. Фролова), станций Спасск-Дальний (председатель профкома Н. Ю. Ремезова), Сибирцево (председатель профкома Е. В. Женжера), Уссурийск (председатель профкома Н. В. Минаева), Ружинской дистанции электрооборудования (председатель профкома Л. В. Меньшенина), Спасск-Дальнейской дистанции пути (председатель профкома Н. Ю. Ермак), Спасск-Дальнейской дистанции связи, централизации и блокировки (председатель профкома Л. В. Лапкиова) и ряде других предприятий работа с уполномоченными по охране труда не

проводится или организована слабо. Отсутствуют протоколы по выборам уполномоченных, не избраны старшие уполномоченные, отсутствуют экраны учета работы, уполномоченные не участвуют в проверках, на заседаниях профкомов не подводятся итоги работы за год, не проводится обучение — и поэтому качество проверок очень слабое, уполномоченные просто не знают, что и как им проверять.

Недостаточно и количество проведенных проверок. На станциях Владивосток, Находка уполномоченные за месяц делается по одной проверке, менее одной проверки в месяц проводят уполномоченные станций Находка-Восточная, Смоляниново, ПМС-220, СМП-412, а на предприятии материально-технического обеспечения и ПМС-320 уполномоченными проводится по одной проверке в полугодие. А ведь только участвуя во второй ступени контроля по охране труда уполномоченные должны проводить одну-две проверки в месяц, а также вносить обязательные для рассмотрения должностными лицами организаций предложения в виде представлений.

За 2006 год не поощрили ни одного уполномоченного по охране труда профкомов станций Находка, Владивосток, НОДХ, МЧ-3, МАБ, СМП-412, больницы, ОАО «Экспресс Приморья», т. е. работа уполномоченных не стимулируется, а отсюда и плохая отдача. Председатели профсоюзных комитетов станций Находка, Находка-Восточная, локомотивного депо Партизанск с большим опозданием предоставили отчет о работе уполномоченных за 2006 год, и только после неоднократных напоминаний.

На станциях Владивосток, Находка, Находка-Восточная, в локомотивном депо Партизанск, МЧ-3 и ряде других предприятий не организована работа совместных комиссий по охране труда. Руководители этих предприятий игнорируют исполнение статьи 218 Трудового кодекса РФ и приказа Министерства здравоохранения и социального развития № 413 от 29.05.06, а председатели профсоюзных комитетов не требуют их исполнения. На этих предприятиях отсутствуют приказы руководителей по назначению в состав совместных комиссий своих представителей, протоколы по выдвижению в состав комитета представителей профсоюзной организации. Не избраны председатель и заместитель председателя совместного комитета, не организовано обучение членов совместного комитета, отсутствуют планы работы и протоколы заседаний совместного комитета за 2006 год. Это негативно влияет на создание нормальных условий труда и отдыха в коллективах, а

также формирование годовых планов по улучшению условий труда.

Очень неувверенно выглядели на трибуне президиума главный инженер станции Владивосток А. С. Болотин и исполняющий обязанности главного инженера локомотивного депо Партизанск П. В. Кленов, которые совершенно не представляют, для чего нужны совместные комитеты по охране труда и чем они должны заниматься, и даже не ознакомились с типовым Положением о комитете (комиссии) по охране труда. А ведь право приоритета на создание совместных комитетов по охране труда приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ № 413 от 29 мая 2006 года предоставлено работодателю.

В своем постановлении президиум филиала дорпрофсожа указал нерадивым председателям профкомов и организаций на слабую работу в вопросах организации работы с уполномоченными лицами и совместными комитетами по охране труда. Он потребовал от руководителей предприятий и председателей профкомов в кратчайшие сроки навести порядок в данном вопросе и до 1 марта этого года представить во Владивостокский филиал дорпрофсожа документы, подтверждающие исполнение данного постановления президиума.

Мне неоднократно приходилось слышать от председателей профсоюзных комитетов, что уполномоченные не хотят работать, так как это общественная работа и от нее мало толку. Я всегда соглашаюсь с ними только в одном: если этим вопросом не занимается лично председатель профкома, то и работы никакой нет. Чтобы от работы уполномоченных лиц была отдача, нужно ее правильно организовать. Главное при проведении выборов — не поручать насильно кому-либо в коллективе бригады, цеха, станции и т. д. это дело, а подобрать активного, ответственного и лучше всего желающего заниматься этим человека. Но для этого нужно побывать в коллективе, поговорить с людьми, руководителем, поговорить с намеченными кандидатами, объяснив им всю важность данной работы. Очень важно не ошибиться в выборе старшего уполномоченного, на которого ляжет вся организационная работа.

Зная, уязвимые точки своей профессии, при которых наиболее часто происходят несчастные случаи, следует правильно составить план работы, в котором следует наметить вопросы, которыми в течение года должны заниматься уполномоченные. Обязательно составить программу обучения. В нее, кроме общих рекомендуемых вопросов, следует включить изучение положений и инструкций, специфических для каждого предприятия: локомотивщиков, вагонни-

ков, движенцев, путейцев и т. д.

Для составления программы обучения и проведения занятий нужно обязательно привлекать специалистов предприятия: главного инженера, инженера по охране труда, инженера по обучению и других. Лучше всего обучение проводить в виде семинаров, минимум два раза в год, на которые собирать как можно больше уполномоченных. Чтобы в процессе деятельности уполномоченные не потеряли веру в важность и необходимость выполняемой ими работы, обязательно поддерживать их и помогать в вопросе устранения сделанных ими замечаний, которые угрожают безопасности труда. Ни для кого не секрет, что не всем руководителям нравится, когда какой-то слесарь или монтер пути делает мастеру замечание о нарушении требований охраны труда на вверенном ему участке, о том, что нет рукавиц, неисправен инструмент. Зачастую они испытывают давление: им могут и премию уменьшить или вообще «забыть» о возможности поощрения к какому-либо празднику, прочие ущемления прав.

В то же время необходимо объяснить, что представления должны быть реальными, и если вопросы по улучшению условий труда требуют больших капитальных вложений и длительных сроков устранения, то они должны подаваться в виде предложений в годовой план мероприятий по охране труда предприятия.

Как и в любом деле, работа уполномоченных по охране труда будет идти лучше, если ее соответствующим образом стимулировать. И здесь у профкомов и администрации могут быть различные варианты, такие как объявление благодарности, денежные поощрения, награждение почетными грамотами, внеочередное предоставление путевок и т. д. Хотелось бы, чтобы и на уровне филиалов дорпрофсожей, и на уровне дорпрофсожа подведение итогов работы уполномоченных за год проводилось на расширенных заседаниях, куда бы приглашались председатели профкомов, представители администрации и лучшие уполномоченные по охране труда. На этих заседаниях можно проводить поощрения председателей профкомов, добившихся хороших результатов в вопросах охраны труда, организации работы уполномоченных лиц по охране труда, а также и уполномоченных — победителей смотров-конкурсов на звание «Лучший уполномоченный по охране труда». Это будет дополнительным стимулом и придаст важность работе уполномоченных лиц по охране труда.

**Александр ЛЫСАК,**  
технический инспектор труда  
профсоюза на Владивостокском  
отделении

## ГОД СВИНЬИ «ПОДЛОЖИЛ»... КОМПЬЮТЕР

Неожиданное продолжение получил конкурс кроссвордов, которые оказались в сладких новогодних подарках для детей железнодорожников.

На Дальневосточной дороге кроме пяти семей, получивших призы ЦК Роспрофжела, был учрежден и поощрительный приз. Его вручили Никите Чуенко из Нового Ургала. Никита живет вместе с бабушкой Галиной Григорьевной, которая более тридцати лет проработала на железной дороге. В своем письме с ответом на вопросы кроссворда Никита написал, что мечтает получить в подарок компьютер. Их с бабушкой доходов на осуществление этой мечты, увы, не хватает. Как же удивился мальчик, когда, вернувшись из школы 15 февраля, обнаружил дома заветную мечту в натуральном виде.

К подарку прилагалось письмо, в котором было написано: «Уважаемый Никита! В нашей жизни происходят разные события: хорошие и плохие, радостные и печальные. Ты молод, и тебе предстоит увидеть и ощутить еще много разного. Главное — верь в хорошее, и оно обязательно случится, можешь не сомневаться. А наш подарок — первое тому подтверждение.

С уважением, твои друзья и невольные наставники».



Дарители пожелали остаться неизвестными. Ведь для них не главное — прославиться. Свою миссию они видели в том, чтобы исполнилась мечта мальчика из северного поселка Новый Ургал. Однако нам стало известно, что подарок преподнесли бойцы студенческого отряда проводников ДВГУПС «Экспресс Амур».

Голос Никиты, когда я разговаривала с ним по телефону, звенел радостью. Он сообщил, что раньше ему приходилось ходить в компьютерный салон, где можно пользоваться компьютером за деньги. Теперь можно в любое время воспользоваться им дома. Уже установлены все необходимые программы. И без конца Никита повторял «спасибо». «Я так мечтал об этом! — сказал мальчик. — Спасибо всем за этот подарок».

Антонина ПИВНЕВА

## ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКИ ДЕЛЯТСЯ ОПЫТОМ

На базе Дальневосточной железной дороги прошла сетевая школа путейцев. В ней участвовали более ста руководителей ремонтного комплекса путевого хозяйства восьми дорог из Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока, а также представители науки. Во время работы школы был обобщен опыт магистралей, подведены итоги 2006 года и поставлены задачи на 2007-й, обозначены пути развития ремонтного комплекса.

Дальневосточная железная дорога свои технологические наработки представила при посещении участниками совещания ряда предприятий. На ПМС-186 ст. Корфовская была продемонстрирована выгрузка рельсовых плетей на базе путевой машинной станции с применением комплекса для складирования плетей. На Хабаровском заводе железобетонных шпал путейцы познакомились с производством шпал с шурупно-дюбельным креплением, снижающих боковой износ рельсов в кривых малого радиуса. Побывали путейцы и на некоторых других объектах ДВЖД.

В 2007 году финансирование ремонта пути и инженерных сооружений на Дальневосточной железной дороге предполагается увеличить до 3,7 млрд. рублей (в 2006-м — 3,5 млрд.).

## ПЛАНЫ НА ЛЕТО

Двадцать первого февраля на Дальневосточной железной дороге состоялась заседание технико-экономического совета, на котором были определены меры по организации ремонтно-путевых работ в 2007 году и обеспечению пропускного объема вагонного потока.

Основной задачей в текущем году, по мнению заместителя начальника Дальневосточной железной дороги Анатолия Бокарева, является оздоровление путевого хозяйства — усиление его элементов на основе широкого распространения прогрессивных конструкций пути, повышение качества и реализация заданий по ресурсосбережению, эффективному использованию машин глубокой очистки щелей в «окна» продолжительностью 24—32 часа с лечением земляного полотна и ремонтом инженерных сооружений.

В этом году предстоит выполнить усиленный капитальный ремонт пути на новых рельсах на 180 км, в т. ч. на железобетонном основании — 153,7 км; капитальный ремонт на старогонных рельсах — 69 км, в т. ч. на железобетонных шпалах — 25,3 км; укладку новых железобетонных шпал — 179 км; укладку нового бесстыкового пути — 139 км. Усиленный средний ремонт будет произведен на 20 км, средний ремонт пути — на 385 км, усиленный подъемный ремонт — на 60 км. Предстоит заменить 210 комплектов стрелочных переводов, в т. ч. на железобетонном основании — 200 комплектов, 110 тонн металлических пролетных строений, 15 железобетонных пролетных строений. Запланирована укладка железобетонных плит безбалластного мостового полотна на 609 кубометрах, мостового бруса — 15 тыс. погонных метров, а также досыпка земляного полотна в объеме 500 тыс. кубометров. В 2007 году будет продолжена реконструкция Владивостокского и старого Лагар-Аульского тоннелей.

Служба по связям с общественностью ДВЖД

## ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РОСПРОФЖЕЛА НИКОЛАЙ НИКИФОРОВ: «ОТРАСЛЕВЫЕ ПЕНСИИ — ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ТРАДИЦИЯ»

В декабре 2006 года исполнилось семь лет системе негосударственного пенсионного обеспечения работников ОАО «Российские железные дороги».

Об итогах прошедшей «семилетки» и современном состоянии системы негосударственного пенсионного обеспечения на железных дорогах мы беседуем с председателем Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Николаем Никифоровым.

— Николай Алексеевич, за этот недолгий срок железнодорожная отрасль пережила серьезные изменения, было создано ОАО «Российские железные дороги», сейчас проводится третий этап реформирования отрасли... Как удается, несмотря ни на что, сохранять созданную семь лет назад отраслевую пенсионную систему?

— Думаю, дело в заложенных еще полтора века назад традициях. С 1860 года на железных дорогах, раньше, чем во всех других отраслях, начала складываться особая система материального обеспечения бывших работников, которая успешно существовала до революции. Современный этап ее развития ведет отсчет с декабря 1999 года, когда в МПС России была создана отраслевая система пенсионного обеспечения, НПФ «Благосостояние» стал уполномоченным пенсионным фондом Министерства путей сообщения.

Когда встал вопрос о реформировании отрасли и создании ОАО «РЖД», руководством отрасли была поставлена задача — провести реформирование максимально безболезненно для людей. Профсоюзный актив принял деятельное участие в процессе реформирования, чтобы отстаивать интересы работников в ходе реформ. И мы добились того, что социальные гарантии, которые действовали в системе МПС, полностью переведены в ОАО «РЖД», улучшены и дополнены. В том числе это касается негосударственного пенсионного обеспечения.

— Каковы результаты реализации пенсионной системы РЖД на сегодняшний день?

— Сейчас около 120 тысяч бывших железнодорожников уже получают негосударственные пенсии через НПФ «Благосостояние». Средний размер назначенных в 2006 году пенсий составляет две тысячи рублей. Это хорошее дополнение к основной, государственной пенсии. При этом с начала 2006 года в «Благосостоянии» появилось около 30 тысяч новых пенсионеров.

Наш отраслевой пенсионный фонд входит в тройку лидеров среди НПФ. Независимым рейтинговым агентством «Эксперт РА» ему присвоен высший рейтинг надежности и успешности А++, которым обладают только три НПФ из 290 существующих.

— Чтобы получать отраслевую пенсию, надо стать вкладчиком «Благосостояния» и уплачивать взносы?

— Да, именно так. Это принцип любого пенсионного фонда, не только «Благосостояния». Некоторые железнодорожники, например, спрашивают у представителей профсоюза: мол, почему разделили людей — одни получают отраслевые пенсии, другие не получают или получают минимум. Но просто так, из ничего, пенсия не появится: ее надо накопить. И, самое главное, если вы решили уплачивать взносы для формирования вашей будущей пенсии, на каждый ваш рубль РЖД вкладывает еще рубль, тем самым увеличивая ваши пенсионные средства практически вдвое.

— Какие трудности существуют при реализации отраслевой пенсионной системы?

— У россиян такой менталитет: молодые люди, которым до пенсии 15—20 лет, или они только начали работать, говорят, зачем копить на пенсию, нам еще не скоро. И не понимают этой необходимости — пока не придет предпенсионный возраст. А он, к сожалению, быстро подкатывает. Выходит человек на пенсию, приходит к нам в профсоюз и спрашивает: почему, например, мой бывший коллега получает две или три тысячи отраслевой пенсии, а я не получаю? Потому, что ты в свое время не стал участником-вкладчиком. А коллега не пожалел уплачивать в фонд небольшие проценты с зарплаты, поэтому теперь он получает вторую, отраслевую пенсию.

Мы постоянно объясняем людям механизм накопления отраслевой пенсии, но часто они спохватываются слишком поздно.

— Сейчас проводится реформирование на железнодорожном транспорте, создаются дочерние и зависимые



общества. Как обеспечивается сохранность прав работников — вкладчиков «Благосостояния», переходящих в новые структуры?

— Несмотря на то, что новые предприятия создаются с нуля, президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным поставлена задача обеспечить полную преемственность новых структур в части социального пакета с участием ЦК Роспрофжела. Во всех дочерних обществах заключаются коллективные договоры, где-то они даже лучше, чем общий коллективный договор ОАО «РЖД».

Проблемы, конечно, есть. Они связаны с попыткой некоторых руководителей дочерних обществ сэкономить на социальных вопросах. Но эти проблемы разрешаются. В дочерние общества будут переведены пенсионные обязательства компании «РЖД» перед работниками.

В мае 2006 года было издано специальное распоряжение Владимира Ивановича Якунина о том, что дочерние общества должны предусматривать у себя расходы на негосударственное пенсионное обеспечение, определен порядок организации пенсионных систем на новых предприятиях, заключение ими договоров с фондом «Благосостояние». Сейчас эта работа проводится.

Хочу отметить, что люди ни в коем случае не должны пострадать. Кто был участником-вкладчиком, так и останется участником-вкладчиком, и при выходе на пенсию получит все, что ему положено.

Беседовала  
Жанна ЖУКОВА

«Гудок» № 19 от 05.02.07

## ИЗ ИСТОРИИ ПЕНСИОННОГО СТРАХОВАНИЯ

### СТРАХОВАТЬСЯ ВЫГОДНЕЕ ТАМ, ГДЕ НИЖЕ ТАРИФ

• Страхование железнодорожных служащих в пенсионной кассе казенных железных дорог осуществлялось по закону от 3 мая 1899 года. Страхование в пенсионной кассе не преследовало коммерческих целей и, не будучи в то же время благотворительным учреждением, поставило своей задачей материальное обеспечение служащих и их семейств при небольшой денежной затрате на страхование.

• Страховой тариф в общем объеме страховых учреждений на 10—15 процентов дешевле тарифов частных страховых обществ.

• Существенные преимущества страхования в пенсионной кассе служащих казенных железных дорог заключались

в предоставлении страхователям больших льгот: по выкупу страхования, по уменьшению застрахованной суммы по желанию страхователя, по временной приостановке страхования и по выдаче ссуд под страховые полисы.

• Существовало два вида страхования: обыкновенное страхование капитала на случай смерти и смешанное страхование. Последнее давало возможность страхователю обеспечить капитал лично себе на случай дожития до установленного срока и в то же время, в случае смерти до истечения этого срока, оставить кому-либо тот же самый капитал в наследство.

• Страхование в Пенсионной кассе заключалось после медицинского

освидетельствования состояния здоровья страхователя, но тем из железнодорожных служащих, не достигшим пятидесятилетнего возраста, которые по каким-либо личным соображениям не желают подвергаться медицинскому освидетельствованию, предоставлено право заключить так называемое отсроченное страхование. Суть его заключалась в том, что если страхователь умирает до истечения пяти лет со дня заключения страхования, то его наследники получали только внесенные страхователем премии.

«Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке», № 32-33 за 1913 год

## СЧАСТЛИВОГО ПУТИ, «УЧЕНЫЕ ЗАПИСКИ ДВГУПС»!

Вышел в свет первый номер «Ученых записок Дальневосточного государственного университета путей сообщения». Он открывается вступительным словом «О новой издательской инициативе региональных филиалов ДВГУПС» председателя совета Института интегрированных форм обучения, директора ИИФО ДВГУПС Г. П. Соколова и заместителя директора ИИФО ДВГУПС по научной работе В. П. Дурина.

Новое издание позволяет филиалам университета, расположенным в Тынде, Нерюнгри, Южно-Сахалинске, Уссурийске, Свободном, другими словами, вдалеке от крупных научно-образовательных центров Российской Федерации и российского Дальнего Востока, принять качественно новую форму самоорганизации преобладающих там малых профессорско-преподавательских коллегий, продуктивно сплотить их и одновременно вовлечь в широкий академический разговор, для которого географическая удаленность собеседников является чем-то второстепенным. «Ученые записки» предлагаются читателям отнюдь не в качестве узко-корпоративного журнала университетской периферии, а, напротив, как исключительно мобильное по своей проблематике и авторскому участию издание.

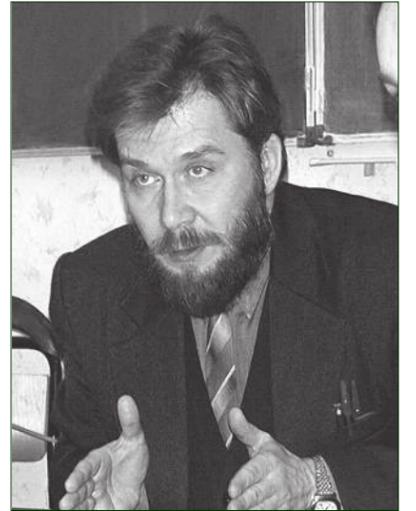
Уже в первом номере издания заметно присутствие лидеров дальневосточной науки и ее неопитов: Владимир Иванович Дьяков (Владивосток) и Геннадий Федорович Астахов (Тында), Римма Дугаровна Санжаева и Наталья Юрьевна Галкина (Хабаровск), Дарья Муханавна Берелтуева (Хабаровск) и Наталья Александровна Кафтайлова (Москва), Владимир Федорович Дрынкин и Татьяна Ивановна Томенко (Тында), Арсен Карлосович Антонян (Тында) и Новелла Васильевна Васильева (Нерюнгри), Владимир Иванович Горшков (Тында), Инна Илдаровна Старченко (Санкт-Петербург)... Начинающих, конечно, больше, но объединяет всех формат малого академического разговора «Ученых записок», в котором уровень тематических абстракций понижен, а редакция следит, пожалуй, только за тем, чтобы у всех была возможность стилистически и аргументативно корректного высказывания, в каком бы жанре оно не происходило.

Первый номер издания имеет модельный характер: основные отделы и рубрики журнала, жанровое разнообразие материалов, высокая степень автономии авторов в пространстве издания (вплоть до удобных каждо-

му библиографических предпочтений) сохраняются в последующих изданиях «Ученых записок». Правда, с учетом того, насколько это позволят их настоящие и будущие соавторы и читатели, отклики которых будут непременно приняты и с благодарностью учтены.

Инициаторы «Ученых записок ДВГУПС» весьма признательны всем коллегам, которые поддержали издание на уровне концептуальной проработки: в Санкт-Петербурге — Надежде Яковлевне Булатовой, кандидату филологических наук, ведущему научному сотруднику Института лингвистических исследований Российской академии наук; во Владивостоке — Владимиру Ивановичу Дьякову, доктору исторических наук, профессору, заместителю начальника по научной работе Российской таможенной академии, и Ольге Павловне Еланцовой — директору Зональной научной библиотеки Дальневосточного государственного университета; в Якутске — Галине Ивановне Варламовой, доктору филологических наук, ведущему научному сотруднику Института проблем малочисленных народов Севера Академии наук Республики Саха (Якутия); в Хабаровске — Петру Яковлевичу Гонтмахеру, доктору исторических наук, профессору Дальневосточного

государственного гуманитарного университета; в Нерюнгри — Николаю Николаевичу Грибу, доктору технических наук, профессору, действительному члену АГН, проректору Технического института (филиала) Якутского государственного университета; Наталии Владимировне Зайцевой — кандидату сельскохозяйственных наук, доценту, заведующей сектором НИР и НИРС Технического института (филиала) Якутского государственного университета; Наталии Николаевне Чупейкиной кандидату технических наук, доценту, сотруднику ОАО ХК «Якутуголь»; в Благовещенске и Свободном, к глубочайшему сожалению недавно ушедшему из жизни, Георгию Анатольевичу Караваеву, доктору философских наук, профессору, руководителю Молодежного научно-исследовательского центра Амурского государственного университета; в Париже, Благовещенске и Усть-Нюкже — Александре Лаврилье (Васильевой), доктору антропологии, сотруднику Центра монгольских и сибирских исследований, профессору Благовещенского государственного педагогического



Главный редактор «Ученых записок ДВГУПС», кандидат философских наук, доцент П. А. Ольхов

университета, руководителю проекта «Сэкалян».

Впрочем, от всех желающих участвовать в дальнейшей судьбе издания зависит обеспечение долгой и научно продуктивной жизни нового журнала. В добрый час!

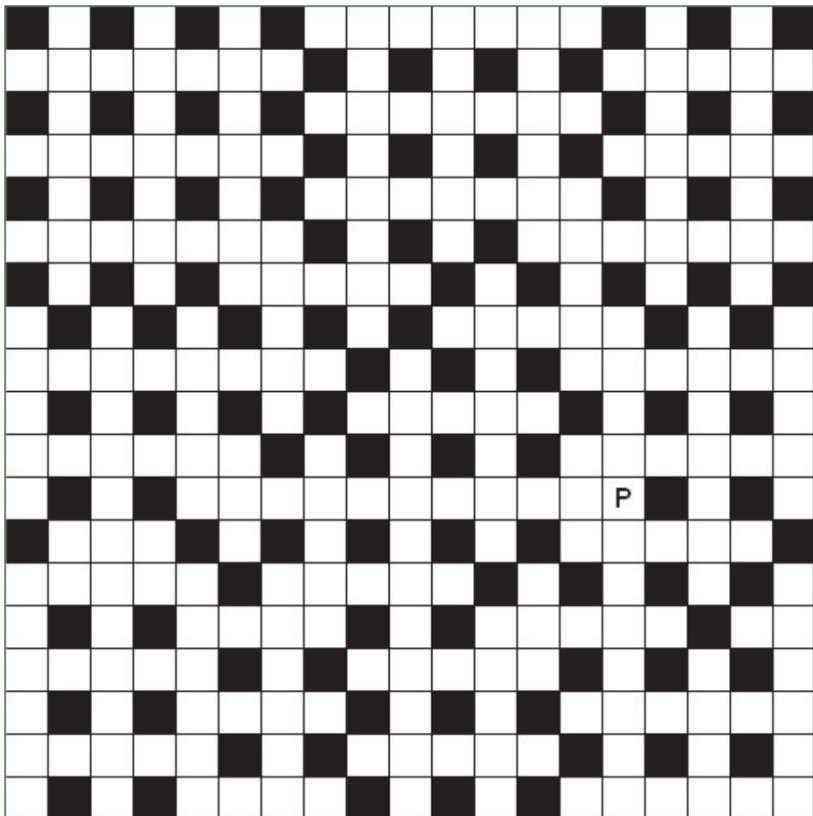
**Геннадий АСТАХОВ,**  
литературный редактор «Ученых записок ДВГУПС»

## ЗАПОЛНИ КРОССВОРД!

В предложенном вам кроссворде имеются следующие слова (цифры означают количество букв в слове):

2. Ге. 2. До. 2. Уж. 3. Гну. 3. Кил. 3. Лар. 3. Фау. 4. Едок. 4. Обет. 4. Хлыщ. 4. Шкив. 5. Ажаев. 5. Акант. 5. Апарта. 5. Аспид. 5. Ванна. 5. Ватка. 5. Гарри. 5. Дележ. 5. Дьюар. 5. Лежка. 5. Льюис. 5. Метис. 5. Нетте. 5. Отгиб. 5. Повар. 5. Полив. 5. Снейк. 5. Ушник. 5. Цешин. 5. Чеджу. 6. Гонщик. 6. Долбяк. 6. Долдон. 6. Остяки. 6. Ручник. 6. Сандак. 6. Стилб. 6. Уштобе. 6. Фермий. 6. Цицеро. 6. Чкалов. 7. Адамсит. 7. Бертрам. 7. Бородач. 7. Гарфилд. 7. Дейнека. 7. Зеркало. 7. Исалько. 7. Мاستиф. 7. Отоскоп. 7. Тоттори. 7. Тофалар. 7. Фаррелл. 7. Юманите. 7. Ярмарка. 8. Анатомия. 8. Тамерлан. 11. Виджаянагар. 11. Десятиборец. 12. Канченджанга. 12. Совершенство.

Задача состоит в том, чтобы расставить все слова на положенные им места. Подсказана только одна буква, но этого достаточно для правильного решения.



### ОТВЕТЫ НА ШИФРОВАННЫЙ КРОССВОРД (№ 3)

**По горизонтали:** 1. Таджик. 5. Мэриленд. 10. Арбат. 11. Реомюр. 12. Тюленина. 13. Смерд. 14. Плот. 17. Желе. 18. Кассандра. 19. Гаев. 24. Аккордеон. 25. Отлучка. 27. Бинокль. 28. Наркотики. 32. Агат. 35. Обметание. 36. Кава. 37. Холл. 39. Череп. 41. Барельеф. 42. Хорезм. 43. Кишка. 44. Арканзас. 45. Бабаян.

**По вертикали:** 1. Торопыга. 2. Дровосек. 3. Изюм. 4. Хромоскоп. 5. Матрена. 6. Этюд. 7. Идея. 8. Египет. 9. Диабет. 15. Канделябр. 16. Протекция. 20. Акциз. 21. Волос. 22. Суета. 23. Скука. 26. Занавески. 29. Игротека. 30. Ительмен. 31. Бенефис. 33. Скобка. 34. Зверек. 38. Блин. 39. Чека. 40. Рожа.

**ТЕКСТ:**  
«Суждения наших врагов о нас ближе к истине, чем наши собственные».  
Ф. Ларошфуко.

## ДУМАЙТЕ САМИ, РЕШАЙТЕ САМИ...

По инициативе наших читателей с нового года мы объявляем конкурс на лучший кроссворд (сканворд). Главное условие конкурса: в кроссворде должно присутствовать не менее трех слов на профсоюзную тематику. Мы приглашаем принять участие в этом конкурсе всех желающих. Итак, время пошло. Дерзайте, сочиняйте, присылайте!

**ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ**

Учредитель: общественная организация — дорожная территориальная организация Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге.

Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Дальневосточному федеральному округу. Свидетельство ПИ № ФС 15-0334 от 07.07.2006 года.

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

Редактор — Антонина ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — инфоцентр дорпрофсоюза. Отпечатано в Хабаровской краевой типографии. Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31. Заказ № 2204. Тираж 2650 экз.

### Уважаемые железнодорожники! Для вас открылась новая гостиница «Ерофей»



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

Телефоны администратора гостиницы: 34-88-55, 38-09-54.

Мы ждем вас!

Администрация гостиницы

**RICO PONTI**

СЕТЬ САЛОНОВ МУЖСКОЙ ОДЕЖДЫ ИЗ ЕВРОПЫ

### Уважаемые работники ДВЖД!

Компания Rico Ponti поздравляет Вас с Днем Защитника Отечества и сообщает о сезонной скидке на всю зимнюю коллекцию 50%

Так же напоминаем о том, что для Вас действует постоянная скидка на весь ассортимент 15%

Ждем Вас в наших салонах по адресам:

Магазин «Одежда для мужчин», Уссурийский бульвар, 4 т.21-28-27

Магазин «Только для мужчин», ул. Гайдара, 2 т.32-66-86

ТЦ «Дом одежды», 4 этаж, ул. Карла-Маркса, 59

ТЦ «Дом Быта», 1 этаж, ул. Шеронова, 92

ТЦ «Лотос», 3 этаж, ул. Муравьева-Амурского, 7

Дворец культуры профсоюзов, 1 этаж, ул. Льва Толстого, 22

ЦУМ, 3 этаж