

# ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



14 марта 2007 г.  
№ 5 (37)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

## ДЕЙСТВИЕ ДОГОВОРА ПРОДЛЕНО

На селекторном совещании, прошедшем 7 марта, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин подвел итоги реализации социальной политики Компании за 2006 год

— Важнейшими внутрикорпоративными мероприятиями февраля и начала марта стали конференции по подведению итогов выполнения коллективных договоров за 2006 год. Они показали, что принятые коллективным договором обязательства выполняются. По оперативным данным в минувшем году в социальную сферу Компании и ее филиалов инвестировано около 80 млрд. рублей. Средняя стоимость социального пакета (с учетом оздоровления в домах отдыха и санаториях, медицинского обслуживания и других социальных гарантий) составляет на каждого работника почти 30 тыс. рублей в год, а на неработающего пенсионера приходится свыше 6 тыс. рублей, — отметил Владимир Якунин.

В 2006 году более 117 тысяч неработающих пенсионеров Компании получили через пенсионный фонд «Благосостояние» корпоративную пенсию, средний размер которой составил 1647 рублей. Более 600 тысяч ветеранов ежемесячно получают материальную помощь через благотворительный фонд «Почет».

В 2006 году в санаторно-курортных учреждениях Компании отдохнули и поправили здоровье более 108 тысяч работников и членов их семей, более 14 тысяч неработающих пенсионеров. В детских оздоровительных лагерях отдохнули около 60 тысяч детей железнодорожников.

— Компания активно проводит жилищную политику. В рамках формирования специализированного

жилищного фонда ОАО «РЖД» в 2006 году введено в эксплуатацию около 1200 квартир. За счет оказания корпоративной поддержки ипотечные кредиты на улучшение жилищных условий получили 4,4 тысячи работников Компании, — сообщил Владимир Якунин.

Принята и реализуется комплексная программа «Молодежь ОАО «РЖД», которая предусматривает гранты для студентов и молодых ученых, специальные меры по закреплению в Компании молодых специалистов и обеспечению их профессионального роста.

— Учитывая положительные результаты, действие коллективного договора продлено на 2007 год, — сообщил также Владимир Якунин.

Вслед за конференцией коллектива дороги, на которой были подведены итоги выполнения коллективного договора в 2006 году, колдоговорные конференции прошли на всех отделениях дороги, заканчиваются они в коллективах предприятий. Надо отметить, что проходят конференции с большой активностью. Представители коллективов не только отмечают выполнение тех или иных пунктов договоров между работодателями и трудящимися, но и ведут конструктивный диалог о том, чего не хватает для нормальной работы, и как устранить недостатки. Впрочем, отчеты наших корреспондентов наглядное тому доказательство.

## ПОСТАВЛЕННЫЕ ЗАДАЧИ ВЫПОЛНЕННЫ



На Комсомольском отделении дороги 1 марта подведены итоги выполнения коллективного договора 2006 года. В своем докладе главный инженер отделения дороги отметил, что не все показатели, планируемые отделением дороги в 2006 году, выполнены в полном объеме. Грузооборот к плану выполнен на 98,6 процента; план погрузки освоен на 97,6 процента; пассажирооборот

снижен к плану на 2,3 процента, не выполнен ряд качественных показателей. Положение по вопросам безопасности движения и безопасности труда остается неудовлетворительным. Серьезно мешали выполнению производственных заданий низкая трудовая и технологическая дисциплина, случаи хищения имущества Компании, допущены случаи пожаров.

Однако целенаправленная совместная работа, проводимая руководством и профсоюзным комитетом, позволила обеспечить рост производительности труда на 2,2 процента. Снижены сверхурочные часы на 2,5 тысячи часов, до четырех человек уменьшилось общее число несчастных случаев на производстве. Средняя заработная плата работников отделения дороги составила 21 179 рублей и выросла на 5,3 процента. На мероприятия по охране труда направлено 48,6 млн. рублей, что составило 0,78 процента от суммы эксплуатационных расходов.

Подготовлено рабочих массовых профессий 738 человек, повысили квалификацию 1756 работников отделения. Введена в эксплуатацию пристройка к учебному центру. Уделено много внимания работе с молодыми специалистами, ветеранами железнодорожного транспорта. Стоимость социального пакета на одного работника составила 27 тыс. рублей.

Проводимые мероприятия позволили выполнить обязательства, взятые руководством отделения дороги перед работниками отделения.

Окончание на 2-й стр.

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

31 января 2007 г.

№ 135р

### РАСПОРЯЖЕНИЕ

О некоторых мерах по обеспечению введения в действие Положения о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД»

В связи с введением в действие с 1 апреля 2007 г. Положения о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее — Положение), утвержденного решением правления ОАО «РЖД» (протокол от 18-19 декабря 2006 г. № 40):

1. Установить, что с 1 апреля 2007 г.:  
минимальный размер оплаты труда в ОАО «РЖД» составляет 3500 рублей в месяц;  
фиксированное денежное содержание работников, указанных в пункте 2.14 Положения, соответствует указанному в абзаце втором настоящего пункта минимальному размеру оплаты труда в ОАО «РЖД» (до утверждения Правительством Российской Федерации прожиточного минимума трудоспособного населения в целом по Российской Федерации).
2. Начальнику Департамента планирования и бюджетирования Рящину И. П.:  
определить размер дополнительных средств на оплату труда по филиалам и структурным подразделениям ОАО «РЖД» в пределах фонда заработной платы, предусмотренного финансовым планом на 2007 год;  
произвести корректировку фонда заработной платы в бюджетах затрат филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» на 2007 год.
3. Начальникам железных дорог обеспечить выполнение установленных на 2007 год заданий по росту производительности труда.
4. Руководителям филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» обеспечить при введении Положения соблюдение трудовых прав и гарантий работников.

Президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

16 февраля 2007 г.

№ 247р

### РАСПОРЯЖЕНИЕ

О дополнительном вознаграждении за нерабочие праздничные дни

В соответствии со статьей 112 Трудового кодекса Российской Федерации выплачивать работникам, за исключением работников, получающих оклад, за нерабочие праздничные дни, в которые они не привлекались к работе, дополнительное вознаграждение в размере 75 рублей за один нерабочий праздничный день.

Выплату указанного вознаграждения производить в пределах фонда заработной платы, предусмотренного в бюджете филиала и другого структурного подразделения ОАО «РЖД».

Президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

16 февраля 2007 г.

№ 248р

### РАСПОРЯЖЕНИЕ

О внесении дополнения в Правила комплектования негосударственных дошкольных образовательных учреждений и негосударственных образовательных учреждений для детей дошкольного и младшего школьного возраста открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

Дополнить пункт 13 Правил комплектования негосударственных дошкольных образовательных учреждений и негосударственных образовательных учреждений для детей дошкольного и младшего школьного возраста открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 8 сентября 2005 года № 1407р, следующими словами:

«... работников дочерних, зависимых обществ и негосударственных учреждений ОАО «РЖД».

Президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин

# ВНИМАНИЕ — ЧЕЛОВЕЧЕСКОМУ ФАКТОРУ

Коллектив Тындинского отделения дороги работает стабильно в условиях постоянного повышения социальной защищенности работников. Такая оценка на конференции трудового коллектива отделения, где рассматривались итоги выполнения коллективного договора за 2006 год и внесение изменений и дополнений в колдоговор на 2007 год, звучала не единожды. Исходила она как от заместителя начальника дороги Геннадия Нестерука, так и от председателя дорпрофсожа Дальневосточной железной дороги Виталия Бабия.

Для именно такого утверждения у представителей вышестоящих организаций были достаточно серьезные основания. Как явствовало из докладов начальника Тындинского отделения Георгия Щербакова и председателя филиала дорпрофсожа Виктора Сверкунова, минувший, 2006 год, ознаменовавший начало реализации третьего этапа реформирования железнодорожного транспорта в стране, на отделении характеризовался напряженным трудом. Были обеспечены устойчивость и безопасность перевозочного процесса. А возрастающие объемы перевозок в целом удовлетворяли растущие потребности экономики региона.

Достаточно привести несколько цифр. За 2006 год плановое задание по грузообороту выполнено на 101,2 процента. К уровню 2005 года объем по названному показателю возрос на 16,9 процента, или на 2,7 млн. тонно-километров. На 100,6 процента



Фото автора

выполнено задание по общей погрузке. Рост к уровню 2005 года составил 5,7 процента. Дополнительно к плану перевезено 642 тыс. тонн угля и 117 тыс. тонн леса. Почти по всем подразделениям отделения, за исключением хозяйства пути, снизилось число браков.

Выплата заработной платы осуществлялась в соответствии с коллективным договором и в предусмотренные им сроки. При определении размера оплаты труда сохранялись тарифные коэффициенты и соотношения, отражающие отраслевые различия и сложности по профессионально-квалификационным группам работников. Среднемесячная заработная плата выросла, по сравнению с 2005 годом, на 16,7 процента и

составила 22 647 рублей. Сюда следует добавить и улучшение жилищных условий — 49 квартир приобретены по ипотеке. Сданы документы еще на 400 квартир. Все это способствует повышению заинтересованности людей в результатах своего труда. При этом снижается количество прогулов и дисциплинарных взысканий.

Такие радующие показатели, между тем, не создавали благодушного фона на конференции. В выступлениях высказывались замечания, порой достаточно острые. Критично подошел к общей оценке безопасности движения начальник отделения дороги. Он резко критиковал руководство и коллективы Дипкунской, Февральской и Беркакинской дистанций пути за упущения, подчеркнул

при этом, что нарушение системных мер руководителями и их подчиненными недопустимо. Начальник отдела кадров локомотивного депо Тынды Арон Буханько обратил внимание на усложнившуюся в последнее время процедуру диспансеризации работающих, высказал недоумение по поводу того, что преподаватели Дальневосточного государственного университета путей сообщения перестали выезжать на защиту дипломных проектов на места, как это делалось раньше. И посоветовал, что 55-летие со дня рождения исключено из числа юбилейных дат, что по отношению к работающим в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, не совсем этично. Человек уходит на пенсию, а чествовать его вроде и оснований нет.

Председатель профкома НУЗ «Отделенческая больница на станции Тынды» Татьяна Малова выразила обеспокоенность развернувшейся в последнее время в местных СМИ кампанией по поводу высказываемого мэром Тынды стремления забрать железнодорожное учреждение здравоохранения в муниципальную собственность. Градоначальник заявляет о правах города на имущество больницы. Хотя общеизвестно, что ОАО «РЖД» проводит политику не ликвидации некоммерческих учреждений здравоохранения, а расширения их базы. Активность городских властей вызывает беспокойство у медиков, и они уже подают заявления на увольнение.

Вопрос о необходимости реконструкции станции Беркакит подняла

председатель профкома этого подразделения Наталья Овчинникова. Свое предложение она мотивирует ожидаемым увеличением погрузки на станции, что само по себе крайне важно не только применительно к этой станции. В ближайшее время грузопоток возрастет по всему Северному широтному ходу. Его дадут дополнительные перевозки нефти, глинозема, угля. И всем этим грузам должна обеспечиваться надежная «зеленая улица».

Эту мысль высказал, выслушав 16 выступивших на конференции, председатель дорожной объединенной первичной организации Роспрофжелеза на Дальневосточной железной дороге Виталий Бабий. Безопасность движения и мероприятия по охране труда — это то, чем занимаются профсоюзы на железных дорогах всего мира, сказал он. А чтобы люди активнее и более творчески и инициативно выполняли свои обязанности, необходимо обращать самое серьезное внимание на человеческий фактор. Нужно стремиться к тому, чтобы экономические методы окончательно вытеснили командный стиль работы, держались на окриках, подчеркнул Виталий Ильич.

Конференция пришла к выводу, что коллективный договор Тындинского отделения дороги в основном выполнен. Внесенные в него изменения и дополнения с учетом уточнений, замечаний и поправок, высказанных делегатами, одобрены и приняты к исполнению.

Геннадий АСТАХОВ

## ПРОБЛЕМЫ, ВЫЗЫВАЮЩИЕ ТРЕВОГУ

Именно на них обратило внимание коллектива руководство Владивостокского отделения, выступая на конференции

Пятнадцатого февраля 2007 года во Владивостокском дворце культуры железнодорожников была проведена конференция трудового коллектива Владивостокского отделения дороги с повесткой дня «Об итогах выполнения коллективного договора за 2006 год и внесение изменений и дополнений в коллективный договор на 2007 год». В работе конференции приняли участие заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Олег Курунов, заместитель начальника службы управления персоналом Виктор Медведев, заместитель председателя дорпрофсожа Виктор Шведов.

С отчетными докладами выступили: заместитель начальника по экономике и финансам Иван Колесников, председатель Владивостокского филиала дорпрофсожа Наталья Лямина. На конференции было отмечено, что на содержание объектов социальной сферы в 2006 году на Владивостокском отделении дороги было направлено свыше 86 млн. рублей, на социальную поддержку неработающих пенсионеров израсходовано 44,9 млн. рублей. На реализацию мероприятий по охране труда на отделении дороги использовано 75,3 млн. рублей. Всего на охрану труда затрачено 104,66 млн. рублей, в среднем затраты на одного работающего железнодорожника составили 6,5 тысячи. На осуществление спортивных мероприятий в 2006 году было израсходовано 421,4 тыс. рублей.

Среднемесячная заработная плата по отделению составила 18 248 руб-

лей, по перевозкам — 18 631 рубль, что выше уровня прошлого года соответственно на 17,8 и 17,5 процента.

С информацией о работе согласительной комиссии по проверке исполнения коллективного договора за 2006 год и внесению изменений и дополнений в коллективный договор Владивостокского отделения на 2007 год выступил исполняющий обязанности заместителя начальника отделения дороги по кадрам и социальным вопросам Александр Наговицин.

В обсуждении отчетных докладов приняли участие Наталья Минаева, председатель профкома станции Уссурийск; Александр Никитин, машинист локомотивного депо Сибирцево; Людмила Меньшенина, инженер отдела труда и заработной платы, председатель профкома Ружинской дистанции электроснабжения; Нина Ромащенко, председатель профкома Владивостокской дистанции гражданских сооружений; Олег Лапин, машинист локомотивного депо Уссурийск; Наталья Саяпина, заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки; Юлия Данильченко, председатель Уссурийского узлового совета ветеранов войны и труда; Людмила Дряблова, директор Приморского филиала негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние». В своих выступлениях они остановились на результатах выполнения обязательств коллективного договора, высказали предложения по улучшению условий труда работников,

трудовой и технологической дисциплины, улучшению условий доставки работников к месту работы, внесли предложения в качестве дополнений в коллективный договор. Руководством отделения дороги было предложено внести в коллективный договор предложения, касающиеся установления коллективной ответственности в бригаде, цехе, колонне, смене за хищения имущества Компании, а также необходимости проведения обязательных медицинских освидетельствований на предмет алкогольного, наркотического опьянения. Эти проблемы в последнее время вызывают беспокойство в трудовых коллективах отделения дороги. Случаи хищения имущества Компании в прошлом году увеличились в два раза. В ходе обсуждения все предложенные дополнения были поддержаны делегатами конференции. В целом конференция трудового коллектива была проведена в деловой рабочей атмосфере.

В заключение выступили и ответили на поступившие вопросы делегатов конференции Олег Курунов, Виктор Шведов и начальник Владивостокского отделения Виктор Осипов.

На конференции принято постановление конференции трудового коллектива, утверждены изменения и дополнения в коллективный договор на 2007 год.

Александр ЛАШИН, заместитель председателя филиала дорпрофсожа на Владивостокском отделении дороги

### Победители в отраслевом соревновании по итогам работы в четвертом квартале 2006 года

#### Первое место:

- грузовая железнодорожная станция Беркакит;
- Сибирцевская дистанция пути.

#### Второе место:

- грузовая железнодорожная станция Гродеково;
- Горинская дистанция пути;
- Спасск-Дальненская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
- Хабаровский дорожный информационно-вычислительный центр.

#### Третье место:

- участковая железнодорожная станция Угольная;
- локомотивное депо Уссурийск;
- Хабаровская дистанция электроснабжения;
- Хабаровское предприятие материально-технического снабжения.

## ПОСТАВЛЕННЫЕ ЗАДАЧИ ВЫПОЛНЕННЫ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Председатель Комсомольского филиала дорпрофсожа Николай Козырев отметил, что работа проводилась на основе сотрудничества с хозяйственными органами на принципах равноправного и делового партнерства, поиска взаимоприемлемых решений на основе переговоров и консультаций. Выполнены условия индексирования заработной платы, принимались необходимые меры по трудоустройству высвобождаемых работников. Предоставлялись льготы и гарантии, закрепленные коллективным договором.

Профсоюзным комитетом осуществлялась правовая защита интересов работников отделения дороги. Оказывалась материальная поддержка работникам бюджетных организаций, ветеранам труда, малообеспеченным. Оказывалась помощь в укреплении трудовой и производственной дисциплины,

улучшении условий труда и быта работников, обеспечении безопасности движения поездов, организации отраслевого соревнования. Принимаемые меры способствовали обеспечению устойчивого морально-психологического климата в трудовых коллективах и позволили решить поставленные коллективным договором задачи.

В своих выступлениях работники отделения дороги дали одну оценку — условия коллективного договора в 2006 году выполнены. Основной проблемный вопрос, который поставили работники перед руководством отделения дороги, — установка банкоматов на отдаленных станциях, таких как Амгунь, Тумнин, Советская Гавань, расширение сети банкоматов по Комсомольску-на-Амуре и Ванино.

Виктор ФЕДИН, заместитель председателя Комсомольского филиала дорпрофсожа

# БЕЗОПАСНЫЙ ТРУД — ЗАБОТА ОБЩАЯ

*Как уже сообщалось, комплексная бригада дорпрофсоюза провела проверку на предприятиях Сибирцевского узла по выполнению коллективных договоров ОАО «РЖД», Дальневосточной железной дороги и Владивостокского отделения. О нарушениях, касающихся оплаты труда и соблюдения требований Трудового кодекса, мы сообщали в нашей газете от 13 февраля. Остается только сожалеть, что не всеми руководителями предприятий правильно воспринята наша публикация. Кое-кто считает, что мы оклеветали их. Поэтому сразу оговорю, что все данные взяты из справки, составленной комиссией по результатам проверки и доведенной до сведения руководителей тех коллективов, где эти самые нарушения отмечены.*

Сегодня хочется назвать недостатки, отмеченные комиссией в области охраны труда.

В справке, в частности, отмечено, что в нарушение положения о порядке проведения дня охраны труда на предприятиях Дальневосточной железной дороги в Сибирцевской дистанции пути программа разрабатывается без учета всего перечня мероприятий, рекомендованных для проведения и актуальных для каждого подразделения. В 2006 году подведение итогов проведения дня охраны труда с июля не рассматривалось руководством предприятия. Программа проведения дня охраны труда на январь 2007 года не согласована с профсоюзным комитетом.

В механических мастерских в цехе наладчика путевых машин не укомплектована медицинская аптечка, спецодежда разбросана по всему помещению, используются травмоопасные стулья, отсутствуют инструкции по охране труда по видам работ и профессиям.

В сварочном и кузнечном цехах в технологических процессах на изготовление и ремонт продукции отсутствуют разделы безопасности труда. Внеплановые инструктажи работникам мастерских проводятся с нарушением действующего положения об организации обучения по охране труда и проверке знаний требований охраны труда работников дороги. Не проведен инструктаж по травматическому случаю, произошедшему с работниками Владивостокской дистанции пути в декабре 2006 года. Работа совместного комитета по охране труда на предприятии не организована.

Сибирцевский щебеночный завод. В гараже для стоянки автомобилей КРАЗ отсутствует вентиляция. На участке погрузки надписи на указывающих и предупреждающих знаках требуют обновления. Складирование запасных частей на площадке зоны

ремонта горного цеха производится с нарушением требований техники безопасности при производстве ППР. В месте массового прохода работников ремонтно-строительного участка крышка канализационного люка имеет неровную поверхность и не зафиксирована.

В путевой машинной станции № 18 работа совместного комитета по охране труда на предприятии не организована. На территории линии ТЛС находятся грузозахватные стропы, не имеющие маркировки. Материалы верхнего строения пути на территории производственной базы (железобетонные шпалы) складированы с нарушением правил: нет разрывов, отсутствуют деревянные прокладки.

В нарушение положения о порядке проведения дня охраны труда на предприятиях Дальневосточной железной дороги программа проведения разрабатывается без учета всего пере-

чня мероприятий, рекомендованных для проведения и актуальных для каждого подразделения. Программа утверждается и согласовывается за один день до проведения и рассматривается на следующий день после проведения, согласно представленным протоколам по рассмотрению итогов дня охраны труда. Работники подрядной организации, осуществляющие ремонт помещения в цехе ТР-3, работают на высоте без страховочных средств.

Остается лишь сожалеть, что всего этого не замечают главные помощники председателей профсоюзных комитетов — уполномоченные по охране труда и профгруппорги. Впрочем, и рядовые работники должны бы сказать свое слово. Ведь это касается прежде всего безопасности их труда.

Антонина ПИВНЕВА

## ПРОВЕРКИ

# СРЕДСТВА ЗАТРАЧЕНЫ, А УЛУЧШЕНИЙ НЕТ

Проверка в ПМС-313 показала, что не все еще делается на этом предприятии для обеспечения нормальных условий труда, санитарно-бытового обеспечения и соблюдения ТК РФ по охране труда

*В ПМС работают 438 человек, из них 64 женщины. Производственного травматизма в 2006 году в ПМС-313 не было. В неблагоприятных (вредные и тяжелые) условиях труда трудятся 323 человека, из них 30 женщин.*

На выполнение годового плана мероприятий по охране труда в 2006 году планировалось освоить средств на сумму 1071 тыс. рублей, из них на мероприятия по предупреждению травматизма — 596 тыс. рублей, на мероприятия по улучшению условий труда — 475 тысяч. Фактически освоено 1438,8 тыс. рублей, в том числе на мероприятия по предупреждению производственного травматизма — 500,7 тысячи, или 84 процента от плана, и 34,8 от общей суммы. Постановление расширенной коллегии МПС России от 21-22 декабря 2006 года и пункт 4.10.2 коллективного договора ОАО «РЖД» по освоению средств на мероприятия по снижению травматизма не менее 50 процентов от общего освоения не выполнены.

На мероприятия по улучшению условий труда освоено 938,1 тыс. рублей, или 205,3 процента к плану 2006 года. Такой процент выполнения средств на ремонт цеха ЖБИ в сумме 352,8 тыс. рублей и приобретение индивидуальных шкафов для хранения спецодежды и обуви на сумму 470 тыс. рублей, т. е. средства на улучшение санитарно-бытового обеспечения затрачены, а фактического улучшения условий труда на рабочих местах нет.

В ПМС-313 разработан комплексный план улучшения условий и охраны труда на 2007 год, который предусматривает освоить 1361,1 тыс. рублей. Из них на мероприятия по предупреждению несчастных случаев на производстве планируется затратить 855 тыс. рублей; на мероприятия по улучшению условий труда — 370 тыс., из них на санитарно-бытовые помещения — 85 тыс. и ремонт цехов — 285 тыс., из чего видно, что улучшение условий труда на рабочих местах снова не планируется.

Однако исходя из результатов проведенной аттестации на 97 рабочих местах с количеством работающих на них 465 человек аттестовано всего 29

рабочих мест с количеством работающих 326 человек. Условно аттестовано 68 рабочих мест с количеством работающих на них 139 человек, все с неустраиваемыми вредными факторами.

В ПМС-313 нет ясного положения дел с условиями труда на рабочих местах, т. к. по проведенной аттестации рабочих мест до настоящего времени нет результатов аттестации, и работы по ней не ведутся, чем нарушаются статья 209 ч. 12, статья 212 ч. 9 ТК РФ. Мероприятия по улучшению условий труда на условно аттестованных рабочих местах с неустраиваемыми вредными факторами не разработаны.

На дополнительные мероприятия по охране труда израсходовано 568,3 тыс. рублей при плане 426 тыс. рублей. Освоение средств на одного работающего составило 4,73 тыс. рублей, при плане 3,21 тысячи. Процент от суммы эксплуатационных расходов составил 0,9 при нормативе 0,7, условие коллективного договора ОАО «РЖД» выполнено. На дополнительные мероприятия по охране труда на 2007 год планируется освоить 681,3 тыс. рублей.

Технико-экономическое обоснование разработки и выполнения мероприятий комплексного плана улучшения условий труда в ПМС не проводится, не ясно, сколько рабочих мест необходимо привести и фактически приведено в соответствие нормам, сколько работников должно быть выведено из зон неблагоприятных условий труда и сколько фактически выведено, скольким работникам предполагается улучшить условия труда и по каким вредным факторам фактически улучшили условия труда, какой получен экономический эффект за счет снижения компенсаций за вредные и тяжелые условия труда, за счет освоения средств на выполнение мероприятий.

На улучшение условий труда ежегодно расходуется около 1,5 млн. рублей, и ежегодно выплачиваются компенсации за вредные и тяжелые условия труда на сумму 1,7 млн. рублей. И никакого снижения выплат компенсаций не наблюдается при таких больших затратах.

Ход выполнения комплексного

плана руководством депо (начальником — раз в квартал, главным инженером — ежемесячно, согласно указанию МПС № 382у от 01.04.98) осуществляется ежемесячно при подведении итогов работы по охране труда за месяц (итоги проведения единого дня охраны труда, третьей ступени контроля и т. д.), а не отдельно.

В 2006 году в ДВГУПСе прошли обучение и проверку знаний по охране труда начальник ПМС-313, заместители начальника, главного инженера и два инженера по охране труда. По вопросам электробезопасности прошел обучение в ДВГУПСе с последующей проверкой знаний главный инженер ПМС-313.

Приказом № 26 от 23.01.07 «Об организации технического надзора за безопасной эксплуатацией технических устройств на опасных производственных объектах» ответственным за надзор назначен главный инженер С. Д. Чернигов, в его отсутствие — заместитель главного инженера А. С. Урмаков. В то же время в приказе отсутствует дата сдачи экзаменов. Ответственным за электробезопасность назначен энергетик Н. И. Бобрин, в его отсутствие — мастер В. Г. Емолкин. Однако отсутствуют дата испытания их в Энергонадзоре и квалификационная группа по электробезопасности.

В приказе № 480/Х от 10.12.04 «О создании врачебно-инженерной бригады» не включены в состав бригады председатель совместного комитета, уполномоченные по охране труда. Приказ о назначении ответственного за пожарную безопасность на предприятии не предъявлен.

Приказ о возложении обязанности за обеспечение спецодеждой, спецодеждой и другими средствами индивидуальной защиты работников на одного из заместителей отсутствует. Имеется только положение об обеспечении спецодеждой. Комиссия по приемке спецодежды, спецодежды и других СИЗ отсутствует.

В личных карточках работников формы Т-5 имеются нарушения по их заполнению, в частности, по обучению, стажировке, проверке знаний. Так, в форме Т-5 о переводе на другую работу И. Ф. Фаттахова,

В. И. Грошева, В. В. Сустретова, В. Д. Поладич, Р. Н. Скороходова нет отметок о проведении инструктажа, а вышеназванные лица допущены к работе в нарушение статьи 212 ч. 7 ТК РФ.

В ПМС-313 имеются нарушения сроков прохождения медицинского освидетельствования работников. Учет прохождения медкомиссии в отделе кадров на низком уровне, в связи с чем работники допускаются к исполнению ими трудовых обязанностей без прохождения обязательных медицинских осмотров (нарушение ст. 212 ч. 11 ТК РФ). Как пример, В. В. Кругликов (срок прохождения комиссии 13.01.07) фактически прошел комиссию 15.01.07, т. е. два дня работал с просроченным сроком медицинского освидетельствования. С. Н. Титов (срок 11.01.07) фактически прошел — 18.01.07, просрочено семь дней, С. Э. Рябков (срок 05.01.07), на момент проверки подтверждения прохождения медкомиссии не имел.

Организация контроля за состоянием условий труда на рабочих местах в соответствии с Положением об организации контроля и надзора за состоянием охраны труда на Дальневосточной железной дороге № 146р от 28 июля 2005 года осуществляется не в полном объеме. Так, третья ступень контроля на шестом участке в декабре 2006 года и январе 2007 года не проводилась, на десятом участке в октябре, декабре 2006 года и январе 2007 года также не проводилась. Составленный график проведения третьей ступени контроля на 2007 год руководителями ПМС в январе не выполнен.

В целях улучшения условий труда, быта, отдыха и рационального питания работников ПМС-313 был организован смотр-конкурс под девизом «Эстетика и безопасность каждому рабочему месту». В ПМС-313 издан приказ № 503/Х от 04.10.05 о проведении смотра. На совместном заседании профкома и администрации создана комиссия. Положение о смотре-конкурсе среди участков ПМС не разработано, в связи с чем конкурс среди участков фактически не проведен, а представлены для участия в дорожном конкурсе сани-

тарно-бытовые помещения десятого участка.

В ПМС-313 имеется санитарно-бытовой корпус, в котором проведен капитальный ремонт, соответствующий всем санитарно-гигиеническим нормам. В этом же корпусе имеется комната приема пищи, оборудованная умывальником с горячей и холодной водой, фильтром очистки питьевой воды, посудой, холодильником, микроволновой печью и т. д. Однако санитарно-бытовые условия работающих не вполне удовлетворительные, не организована стирка и химчистка спецодежды, в цехах не организован питьевой режим, не оборудованы комнаты отдыха, отсутствуют умывальники. Цеха не оборудованы туалетами (мужской, женский), имеется только туалет и умывальник в санитарно-бытовом корпусе, что недопустимо и противоречит СНиП статьям 212 ч. 16 и 223 ТК РФ.

Уполномоченные по охране труда принимают участие только в проведении второй ступени трехступенчатого контроля. Не избран старший уполномоченный по охране труда, отсутствуют представления о проведении проверок и выявленных нарушениях норм и правил охраны труда. Работа уполномоченных не организована в соответствии с положением об уполномоченном по охране труда на предприятиях Дальневосточной железной дороги, принятым совместным постановлением руководства дороги и президиума дорожного комитета профсоюза (протокол № 20 от 20.06.02). Обучение уполномоченных на предприятии не организовано.

По результатам проверки состояния рабочих мест в цехах ПМС, содержания оборудования, санитарно-бытовых помещений выдано отдельное представление, в котором предлагается разработать меры по устранению нарушений ТК РФ, улучшению условий труда, бытового обеспечения. Кроме того, на президиуме филиала дорпрофсоюза рассмотрен вопрос о выполнении замечаний, отмеченных в представлении.

Сергей КУЗНЕЦОВ,

технический инспектор труда профсоюза филиала дорпрофсоюза на Хабаровском отделении дороги

# С ЗАБОТОЙ О ВЕТЕРАНАХ

В управлении Дальневосточной железной дороги 28 февраля состоялась отчетная конференция совета ветеранов аппарата управления дороги. В актовом зале собрались 98 ветеранов, представителей всех служб и подразделений управления. В конференции принимали участие заместитель начальника Дальневосточной железной дороги по кадрам и социальным вопросам Олег Курунов, председатель профкома аппарата управления Николай Головашкин, председатель совета ветеранов дороги Александр Забелин, заместитель начальника отдела труда и заработной платы Владимир Абраменко, представители служб дороги.

С докладом об итогах работы в 2006 году выступил председатель совета ветеранов аппарата управления Богдан Лопадчук. Он рассказал о том, что главная цель работы была направлена на заботу о неработающих ветеранах. Совет ветеранов отслеживает ситуацию с выплатами, лечением, выявляет нуждающихся в оказании материальной помощи. Кроме того, его члены организуют встречи ветеранов с руководством и инженерно-техническим персоналом служб, устраивают праздничные



Фото Виктора Тарасова

мероприятия ко Дню Победы, Дню пожилого человека, Дню железнодорожника, ведут патриотическую работу среди молодежи и т. д. Активисты совета постоянно посещают больных в больницах и на дому, помогают в организации похорон ушедших из жизни ветеранов.

Отмечалось также, что руководство Дальневосточной железной дороги, в соответствии с кол-

лективным договором, оказывает помощь неработающим пенсионерам. Ежемесячные выплаты через фонд «Почет» в прошлом году составили от 200 до 900 рублей. С 1 января 2007 года эти выплаты составят от 250 до 1035 рублей.

Средний размер выплачиваемой корпоративной пенсии по дороге достиг 2037 рублей, что близко по размеру к средней трудовой пенсии.

Многим пенсионерам оказывалась разовая помощь к юбилейным датам, праздникам. В 2006 году было оздоровлено около тысячи пенсионеров-железнодорожников, на санаторно-курортное лечение, зубопротезирование и прочие виды медицинских услуг потрачено 14,7 млн. рублей.

При обсуждении доклада отмечалось, что в 2006 году все задания Дальневосточной железной дорогой выполнены, коллективный договор принят по всем пунктам, дорога подтвердила свой социальный статус, социальные гарантии неработающим пенсионерам будут обеспечены и в дальнейшем. Это корпоративная пенсия, санаторно-курортное лечение, материальная помощь ветеранам, зубное протезирование, ремонт квартир ветеранов, рейды поездов «Милосердие», «Ветеран», «Память», «Здоровье». Говорилось о необходимости активизации работы по направлению ветеранов в железнодорожные санатории и профилактории, об увеличении наполняемости санаториев, чтобы не пришлось их закрывать или продавать. «Горящих» путевок не должно быть.

Был отдельный разговор о медицинском обеспечении. По новому распоряжению обслуживание вете-

ранов-железнодорожников в железнодорожной поликлинике теперь будет проводиться согласно списку из совета ветеранов, независимо от стажа работы на железнодорожном транспорте.

В 2007 году совет ветеранов намерен активно участвовать в праздновании 62 годовщины Победы в Великой Отечественной войне, 110-летия ДВЖД, в подготовке к 150-летию города Хабаровска. Обсуждалось военно-патриотическое направление работы совета ветеранов. Это работа со студентами и школьниками, которые придут на смену. Работа в этом направлении будет продолжена.

В итоговой резолюции, принятой на конференции, предлагается в 2007 году сохранить практику индексации выплат через фонд «Почет» и решить вопрос о компенсации удерживаемых налогов при выделении путевок на санаторно-курортное лечение ветеранов и при использовании разовых билетов в поездах. Кроме того, члены совета ветеранов войны и труда аппарата управления Дальневосточной железной дороги заявили о поддержке решений на местном и государственном уровне, направленных на улучшение жизни пенсионеров, которые будут связаны с увеличением государственного пенсионного обеспечения и сдерживанием роста тарифов на коммунальные услуги.

Нина САЛЬНИКОВА

## ПЕРСПЕКТИВА

## ЭКСТРИМ

# ИНВЕСТИЦИИ ТРЕБУЮТСЯ РАЗНЫЕ: ГОСУДАРСТВЕННЫЕ И ЧАСТНЫЕ

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин выступил на заседании Комитета Государственной Думы по энергетике, транспорту и связи, представив план привлечения инвестиций в развитие железнодорожного транспорта.

— На протяжении последних 16 лет динамика грузовых железнодорожных тарифов устойчиво отстает от роста цен в промышленности, в том числе от тех, продукцию которых использует железнодорожный транспорт: топливной отрасли, металлургии, энергетики. За этот период железнодорожные тарифы выросли в 58 раз. При этом в топливной отрасли они увеличились в 214 раз, в металлургии — в 165 раз, в электроэнергетике — в 96 раз. В результате происходит занижение доходной базы ОАО «РЖД» относительно ее реального вклада во внутренний валовой продукт. Совершенно очевидно, что недостаточная гибкость тарифного регулирования, в том числе регулирования конкурентных сфер, осложняет рыночные позиции Компании, — сказал Владимир Якунин.

Далее президент ОАО «РЖД» отметил несовершенство Прейскуранта № 10-01, в котором «удельные провозные платежи на расстоянии 500 км в 1,7 раза выше, чем на расстоянии 3000 км. Это не позволяет железнодорожному транспорту конкурировать с автомобильным при перевозках на короткие расстояния».

— В результате многолетней нехватки капитальных вложений износ основных фондов железнодорожного транспорта достиг критического уровня. Средний возраст основных средств, относящихся к группе «сооружения», в составе которой находятся земляное полотно и верхнее строение пути, устройства сигнализации, связи и электроснабжения, превышает 40 лет. Высокая

степень износа основных фондов ОАО «РЖД» является следствием недофинансирования на 1,1 трлн. рублей из-за жестких ограничительных мер по индексации железнодорожных тарифов, — подчеркнул Владимир Якунин.

Говоря о состоянии парка подвижного состава, глава Компании отметил, что «для реализации поставленной государством в Программе структурной реформы задачи развития конкуренции на железнодорожном транспорте, всем перевозчикам, операторам, владельцам подвижного состава в период 2006—2010 годов на приобретение нового подвижного состава потребуется направить более 150 млрд. рублей. Но даже этих средств недостаточно для полной замены выработавшего ресурс подвижного состава. В ближайшие пять лет Компании совместно с государством и частным бизнесом необходимо привлечь в железнодорожную отрасль еще около 375 млрд. рублей инвестиционных средств на приобретение новых локомотивов и вагонов».

— В ОАО «РЖД» подготовлен и предложен к реализации ряд проектов общей стоимостью 67,6 млрд. рублей. Эти проекты связаны с усилением пропускных способностей инфраструктуры за счет привлечения средств инвестиционного фонда РФ. В частности, организация скоростного движения поездов на участке Санкт-Петербург—Хельсинки, реконструкция участка Оунэ—Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань, комплексная реконструкция участка Мга—Гатчина—Веймарн—Ивангород, электрификация участков Карымская—Забайкальск и Трубная—Аксарайская, — сообщил Владимир Якунин.

По мнению президента ОАО

«РЖД», строительство новых железнодорожных линий «должно осуществляться как за счет средств государства, так и за счет использования механизма государственно-частного партнерства». До 2010 года с помощью механизма государственно-частного партнерства предлагается построить линии: Хани—Куранах, Муслимово—Теченское месторождение, Приаргунск—Березовское месторождение. Общая стоимость этих проектов составляет 32,2 млрд. рублей.

— Для обеспечения заявленных параметров роста экономики объем необходимых инвестиций ОАО «РЖД» для нормального содержания и развития инфраструктуры ОАО «РЖД», пополнения подвижного состава, по оценкам специалистов, в 2008—2010 годах потребуется 1 трлн. 300 млрд. рублей. Имеющиеся в настоящее время возможности ОАО «РЖД» позволяют обеспечить инвестирование средств в объеме одного триллиона рублей, — сказал Владимир Якунин.

Глава Компании озвучил предложения ОАО «РЖД» по привлечению инвестиций. В части тарифов предлагается отказаться от регулирования тарифов в тех сегментах, в которых наличие конкуренции не вызывает сомнения, то есть где «доля Компании на рынке перевозок грузов составляет менее 35 процентов. Это, в частности, нефтепродукты, торф, цветная руда и серное сырье, химические и минеральные удобрения, химикаты, чугун, мясо, рыба, а также перевозки большинства грузов на расстояние до 500 км, где практически доминирует автомобильный транспорт».

Владимир Якунин, в частности, предлагает осуществить переход к полному бюджетному покрытию убытков от всех видов пассажирских перевозок, возникающих в

результате государственного регулирования тарифов; введение государственного заказа на социально значимые пассажирские перевозки; освобождение ОАО «РЖД» от социальных и регуляторных функций и создание механизма бюджетного финансирования затрат, связанных с выполнением государственных функций (по содержанию мобилизационных объектов и резервов, реализации мероприятий, связанных с прикрытием железных дорог и обеспечением их устойчивой работы в чрезвычайных ситуациях, поддержанию резервов пропускных мощностей и т. д.); поэтапную ликвидацию субсидирования железнодорожным транспортом отдельных отраслей промышленности в форме предоставления некомпенсированных государством тарифных льгот.

Кроме того, глава ОАО «РЖД» считает необходимым принятие предложений Компании по концепции целевой модели рынка железнодорожных перевозок и созданию Грузовой компании — дочернего общества ОАО «РЖД». По мнению Владимира Якунина, «это позволит привлечь с фондового рынка средства для обновления и закупки необходимого подвижного состава».

— В результате реализации неконтрольного пакета акций Грузовой компании ОАО «РЖД» получит возможность привлечь не менее 120 млрд. рублей инвестиций, которые будут направлены на развитие российских железных дорог. Кроме того, ожидаемым положительным эффектом будет привлечение дополнительных объемов грузов на российский железнодорожный транспорт за счет повышения конкурентоспособности, — отметил в заключение Владимир Якунин.

Департамент корпоративных коммуникаций

# КУБОК МИРА В БЕГЕ ПО ЛЕСТНИЦАМ

Почти два месяца не работают лифты в здании бывшего НОД Комсомольского отделения, но в Новом Ургале. Девять этажей, 262 ступеньки преодолевают люди не один раз в день.

Вот и задумались ургальцы, а почему бы не провести Кубок мира по экстремальным видам спорта? В Нью-Йорке соревнования по бегу по лестницам приобрели массовость и даже выделены в отдельный вид спорта. А наши «спортсмены» с верхних этажей здания НОД да и податели телеграмм из разных организаций не понимают своего счастья; так сказать, «матерюют» от этого вида спорта. Не в том смысле, что здоровеют, а выражаются на таком сленге, что телеграфистки, поджидая телеграммы, вздрагивают и делают нечаянно ошибки. Но особых успехов добились ургальские пенсионеры 70—80 лет, которые идут к связистам на восьмой этаж со своими телефонными проблемами и про которые забывают наивно, думая о том, что впереди еще дорога назад.

В любой проблеме всегда есть позитивная сторона. Вот и работники здания НОД при поддержке пенсионеров выходят с предложением к председателю спортивного общества «Локомотив» Комсомольского отделения провести Кубок мира и прославиться. К тому же в усложненных условиях. Ведь при входе на восьмой этаж на ваши головы будет не просто капать, а литься водичка.

В общем, чем не экстрим. Америке до нас далеко! Просим поддержать ургальцев в их здоровых начинаниях. А для торжественного открытия соревнований с разрезанием красной ленточки приглашаются представители организации, ответственные за содержание здания и эксплуатацию лифтов. Они здесь будут почетными гостями. Ведь благодаря их «чуткости» ургальцы первыми в России прославятся в новом виде спорта.

Нина АЛЕКСЕЕВА

# «ОБРЕЧЕННАЯ ДОРОГА»

*В Сквордино, где прошло мое детство, словом «бамовец» на рубеже 40–50-х годов пугали непослушную ребятню. Проказникам было чего бояться. Именно так называли тогда заключенных, среди которых было немало отпетых уголовников. Понимание того, что многие из тех, кто не по своей воле оказался на довоенном строительстве Байкало-Амурской магистрали и вторых путей Транссиба, были вовсе не душегубами, а глубоко несчастными людьми, пришло значительно позже. Но и сейчас, как оказывается, полного представления о том, что же творилось тогда на прокладке новых рельсовых путей, у массового читателя нет.*

Изучение и изложение истории Байкало-Амурской магистрали позволялось в границах общей концепции успехов формирования нового общества в СССР. Подлинная же ситуация замалчивалась, либо искажалась. Чем больше писали о БАМе в 70–80 годах прошлого века, тем дальше уходили от истины тридцатых годов.

Что же происходило в тридцатые годы на самом деле, рассказала директор Зональной библиотеки Дальневосточного государственного университета доктор исторических наук профессор Ольга Еланцева. Как известно, значительная часть бывшего БАМа входит сейчас в состав Дальневосточной железной дороги, которой в нынешнем году исполняется 110 лет. Но есть и еще одна дата, о которой принято умалчивать. Двадцать первого марта 1932 года Совет Народных Комиссаров принимает два постановления о строительстве вторых путей Транссиба и Байкало-Амурской магистрали. И этому документу в марте нынешнего года исполняется 75 лет.

**— Ольга Павловна, чем определялась необходимость строительства в тридцатых годах вторых путей Транссиба и новой магистрали, получившей название Байкало-Амурская?**

— Огромные территории востока России испытывали невероятные трудности из-за неразвитости путей сообщения. Забайкалье, Приамурье, Южное Приморье, Сахалин, Камчатка, другие регионы Дальневосточного и Восточно-Сибирского краев отстояли на сотни и тысячи километров друг от друга и от административных центров. Небюджетные просторы к востоку от Красноярска целиком зависели от сданной в эксплуатацию в 1916 году однопутной транзитной Сибирской магистрали. Пропускные возможности ее постоянно снижались. В начале 30-х годов прошлого века усиливающийся поток грузов вызвал заторы на ряде станций.

Роль основных путей внутреннего сообщения здесь выполняли реки, вывочные и пешеходные тропы, часто заваленные буреломом, прерываемые топкими болотами и непроходимыми марями. Во время дождей и наводнений всякое движение по ним делалось невозможным. Грунтовых и шоссейных дорог насчитывались единицы.

Судоходная часть реки Лена, к примеру, не соединялась с Транссибом. Предназначаемые как для якутских предприятий Лензолото, Якутзолото, Союзслюда, так и для приленских территорий грузы в пути находились по два-три года. Стоимость их была сумасшедшей.

Кроме того, новая дорога позволила бы создать здесь мощные промышленные центры. Что, собственно говоря, и было сделано в 30–40



Фото автора

Ольга Павловна Еланцева

годы. Возьмем для примера тот же Комсомольск-на-Амуре — крупный город, возникший на месте небольшого села Пермское. А сколько появилось предприятий!

Добавьте сюда ухудшение международной обстановки на Дальнем Востоке, создание японцами марионетного государства Маньчжоу-Го, их милитаристские замыслы на захват наших территорий.

Хозяйственное, экономическое, военно-стратегическое, оборонное и культурное становление Дальнего Востока и Восточной Сибири, активизация экспортно-импортных операций СССР с зарубежьем настоятельно выдвигали проблему развития транспортных коммуникаций.

**— И как же думало решить ее тогдашнее руководство страны?**

— В духе того времени, по-революционному. В один и тот же день, 21 марта 1932, года Совет Народных Комиссаров принимает два постановления о строительстве вторых путей Транссиба и Байкало-Амурской магистрали. И то и другое подписано вкруговую на общем, судя по всему, заседании. Ими предусматривалось усилить участок Карымская—Уруша вторыми путями, а от Уруши уже строить совершенно новую — Байкало-Амурскую — магистраль через поселок Тындинский на Пермское (позже на этой пристани появился город Комсомольск-на-Амуре).

Эти три населенных пункта и проходят через все правительственные документы. Больше нет ничего: ни технического проекта, хотя бы в черновом варианте, ни расчетов потребности в материально-технической базе и людских ресурсах. Прослеживалось лишь намерение обогнать время, преодолеть любые препятствия, превзойти достигнутые темпы.

Управление строительством БАМа сначала расположили в Благовещенске. Но там это по ряду причин, прежде всего, из-за отсутствия правительственной связи, было неудобным. Поэтому штаб стройки перевели на Транссиб, в Свободный. Первым руководителем ее был Сергей Мрачковский, расстрелянный позже по «процессу троцкистско-зиновьевского блока». Он приехал в Свободный в конце мая 1932 года. Итогом его

прикидок на месте стало письмо в высшие государственные инстанции. В нем Сергей Витальевич высказал соображение, что БАМ по своим объемам земляных работ, по скальным грунтам аналогичен Амурскому участку Транссиба. Может только понадобится какой-то поправочный коэффициент.

**— Достаточно смелое утверждение!**

— В духе, повторяюсь, того времени. Добавлю, что не было единого мнения по протяженности дороги. В одних документах называется цифра в 2000 километров, в других — 1650. Разброс в 350 километров, согласитесь, большая разница. И все из-за отсутствия технического проекта.

Ситуация с обеспечением трудовыми и материально-техническими ресурсами тоже была очень сложной. Люди, завербованные в западных районах СССР по набору вместо 15 дней добирались на Дальний Восток по 45–50 и более суток. Пункты питания в пути не действовали. Многие рабочие не доезжали до места назначения, гибли в пути.

В письме Далькрайкому ВКП(б) С. В. Мрачковский пишет, что это страшная проблема. Люди, едущие заниматься строительством, не могут этого делать. У них нет ни одежды, ни обуви, которые они вынуждены менять в пути на хлеб. Прибывшую осенью 1932 года, к завершению строительного сезона, основную рабочую силу оказалось негде разместить. Люди вынуждены были рыть в земле норы и ютиться в них.

Не менее сложная ситуация была и на строительстве вторых путей от Карымской до Уруши. Там тоже отсутствовали элементарные условия для работы. Отсутствие технического проекта, нехватка материальных ресурсов, дефицит рабочей силы привели к необходимости создать 10 ноября 1932 года Байкало-Амурский исправительно-трудовой лагерь. По этому поводу руководством ОГПУ был издан специальный приказ. Политбюро ЦК ВКП(б) рассмотрело этот вопрос чуть раньше. Двадцать пятого октября 1932 года оно решило, что строить БАМ будут заключенные.

**— Благо, что такой опыт в нашей стране уже имелся...**

— Да. Использование подне-

вольного труда на строительстве Беломоро-Балтийского канала. Именно там в полной мере проявил себя пришедший к руководству БАМЛАГом в 1933 году Нафталий Аронович Френкель, сам бывший заключенный. Отделения БАМЛАГа решили дислоцировать от Уруши до Тынды и дальше по маршруту магистрали.

Вот тут-то и возникла загвоздка. Чтобы размещать заключенных, нужно было точно знать, где это делать, то есть иметь представление о том, где же пройдет БАМ. Но этого никто не знал из-за отсутствия технического проекта. Поэтому до 1933 года идет концентрация сил на головном участке Уруша. Но потом исходной точкой решено избрать Тахтамыгду.

Тогда же стало ясно, что построить БАМ в намеченные партии и правительством четыре с половиной года невозможно. Это время решили потратить на разработку проекта строительства магистрали, а силы и средства — на прокладку вторых путей Транссиба. Что, собственно говоря, и было сделано с 1933 по 1937 год. А потом вновь вернулись к реализации идеи БАМа.

**— Свою монографию о строительстве второго Транссиба вы назвали «Обреченная дорога». Почему?**

— По-другому ее в свое первое десятилетие строительства назвать нельзя. Заголовок книги отражает подход высших органов страны к решению крупномасштабных экономических задач. Таких, к примеру, как БАМ. Люди были настроены на работу, но для нее не было ни проекта, ни материальных ресурсов. Не случайно по-настоящему стройка началась с 1937 года, когда все это появилось. На БАМ стало поступать большое количество заключенных. С сентября по октябрь в 120 эшелонах на стройку привезли 134 тысячи человек. В 1938 году в БАМЛАГе насчитывалось 255 тысяч заключенных. За полтора года численность их возросла вдвое.

Откуда же черпались трудовые ресурсы? В основном из Сибири, среднеазиатских республик, деревень. Это были привычные к тяжелому труду физические выносливые люди. Оно и понятно. Механизация

на стройке практически отсутствовала.

Но у подневольного труда были любопытные с нынешней точки зрения вещи. Заключенных почти не охраняли. Среди них была достаточно значительная прослойка путевармейцев, которых поощряли. Многие из узников считали, что попали в лагерь случайно. Им достаточно хорошо потрудиться, и они вновь выйдут на волю. И начальство поощряло такие настроения. «Да, вы заключенные! — говорили людям. — Но Родина вам верит и надеется, что и БАМ, и вторые пути Транссиба будут вами построены досрочно!» Широкое распространение в лагерях получили стахановское движение, договоры о соревновании, награждение передовиков специальными знаками, почетными грамотами. Красноречиво свидетельствуют об этом кадры хроникального фильма «На строительстве Байкало-Амурской магистрали».

Именно оттуда пошли такие строительные формирования, как передвижные механизированные колонны, перемещавшиеся по территориям по мере завершения строек. Они родились из так называемых фаланг — строительных подразделений, насчитывавших от 170 до 250 человек. Кстати, фаланга — это изобретение Френкеля, опробованное им на Беломоро-Балтийском канале.

Об этом человеке в последнее время очень много говорят и пишут. Кто-то старается высказываться о нем объективно, другие не прочь выпячивать лишь отрицательные стороны его личности. Но не отнять одного: Нафталий Аронович был прекрасным организатором, тонко понимавшим психологию безграмотных людей, умевшим поднять их на большие дела. Распоряжаясь большими неподсчитанными суммами для поощрения передовиков, себе он не присваивал ни копейки.

Преемником Френкеля, ушедшего в Москву начальником Главного управления лагерей железнодорожного строительства, на БАМе стал генерал Федор Алексеевич Гвоздевский — колоритная, как и его предшественники, фигура. Он завершил строительство магистрали на участке Бам—Тындинский, руководил в 1942 году ее разборкой и переброской на установку Волжской рокадной дороги под Сталинград.

**— Строительство БАМа шло и на востоке?**

— Да. В конце 30-х годов появились ветки Волочаевка—Комсомольск, Комсомольск—Советская Гавань—порт Ванино. Условия жизни и работы были там невыносимыми. Сохранилось письмо первого секретаря Советского райкома партии (г. Советская Гавань) Сенина Сталину. Картина там нарисована жуткая. В Ванино скопилось около пяти тысяч заключенных без теплой одежды и обуви. От осеннего холода, ветра, высокой влажности негде было спрятаться — палаток пароходом не доставили. Людей направляют на рабочие участки, а там никаких построек. Единственное спасение — погреться у костра, куда, случалось, падали потерявшие сознание люди. Или вырыть себе земляную нору, где можно было укрыться на несколько дней. Отсутствие продуктов питания буквально выкашивало ряды заключенных.

Увеличение размеров Дальневосточной железной дороги в предвоенные годы давалось большой кровью, стоило жизни многим десяткам тысяч людей.

Беседовал  
Геннадий АСТАХОВ,  
Тында—Владивосток

ОФИЦИАЛЬНО

БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ

ПРАВИТЕЛЬСТВО  
РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИПОСТАНОВЛЕНИЕ  
от 30 декабря 2006 г. № 870

**ОБ ИСЧИСЛЕНИИ  
СРЕДНЕГО ЗАРАБОТКА  
(ДОХОДА) ПРИ  
НАЗНАЧЕНИИ  
ЕЖЕМЕСЯЧНОГО ПОСОБИЯ  
ПО УХОДУ ЗА РЕБЕНКОМ  
ЛИЦАМ, ПОДЛЕЖАЩИМ  
ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ  
СОЦИАЛЬНОМУ  
СТРАХОВАНИЮ**

В соответствии со статьей 5.1 федерального закона «О государственных пособиях гражданам, имеющим детей» правительство Российской Федерации постановляет:

Установить, что с 1 января 2007 г. исчисление среднего заработка (дохода) при назначении ежемесячного пособия по уходу за ребенком лицам, подлежащим обязательному социальному страхованию, осуществляется в порядке, установленном федеральным законом «Об обеспечении пособиями по временной нетрудоспособности, по беременности и родам граждан, подлежащих обязательному социальному страхованию» для исчисления пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам.

Председатель правительства  
Российской Федерации  
М. ФРАДКОВ

# ПРО НАТУРОТЕРАПИЮ И ИНТЕГРАЦИЮ ЗДОРОВЬЯ



**Более пяти лет «трудится» на благо машинистов и их помощников капсула «Санспектра-9000» в локомотивном депо Хабаровск-2. Подобные капсулы уже далеко не диковинка. Только вот в восстановительных и коммерческих центрах процедуры можно получить за немалые деньги. Здесь же бригады оздоравливаются бесплатно.**

Капсула предназначена для натуротерапии, для красоты и лучшего здоровья, психофизиологического состояния. Здесь проводится тепловое, звуковое, световое, цветное и ароматическое воздействие, вибромассаж, ингаляция ионизированным воздухом. Оздоровление проводится по десяти программам, кроме того, можно подбирать программы индивидуально, в зависимости от состояния здоровья. Капсула помогает снять

стресс, мышечные боли, бессонницу, даже избавиться от лишнего веса. Члены локомотивных бригад приходят сюда после работы. А чтобы уж точно воспользоваться этим чудо-прибором, даже записываются заранее.

Раньше капсула находилась в кабинете психологической разгрузки. Это было не совсем удобно. Ведь для принятия процедур требуется тишина. Руководство локомотивного депо изыскало небольшое помещение, вполне пригодное для этой цели. Сделали ремонт. Теперь довольны все. А в кабинете психологической разгрузки появилась дополнительная площадь.

В день моего посещения локомотивного депо в кабинете комплексного оздоровления здравпункта работала Наталья Демагина. Она рассказала, что за день здесь оздоравливаются по 10-11 человек. Это немало. А она, сме-

нив волею судьбы работу медсестры в узловой больнице Нового Ургала на кабинет комплексного оздоровления в депо, осталась довольна, что может помогать людям, видеть результат своего труда по оздоровлению людей.

Но не только капсула входит в программу оздоровления. В кабинете психологической разгрузки проводятся различные тренинги, а еще есть релаксационное кресло, которое приобретено два года назад.

Психологи и физиологи, работающие в депо, пользуясь компьютерной техникой, проводят обследование на диагностическом комплексе «Выбор», выявляя функциональное состояние, реакционное. С помощью кардиодатчика определяется интегральный показатель здоровья. Это обследование проводится по выходу бригад из отпуска.

Посмотрела я на все это и порадовалась за машинистов и их помощни-

ков. Ведь по рекомендациям психологов и физиологов можно своевременно обратить внимание на состояние здоровья и принять лечебные меры, да и после напряженного труда расслабиться, оздоровиться. Но есть на дороге еще одна, не менее важная профессия, без отличной работы представителей которой машинисту точно делать будет нечего. Это работники путевого хозяйства, конкретнее — монтеры пути. Им после утомительного труда при минусовых температурах зимой и в летнюю жару не мешало бы погреться, расслабиться, подышав эфирами различных лечебных растений с ионизированным воздухом, да и психологические тренинги не помешают. Только сегодня речь идет о недостатке элементарного — пунктов обогрева. Где уж о более серьезном говорить!

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора



НАГРАДЫ

НА ЗАМЕТКУ

## МИЛОСЕРДИЕ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ

**Создатели «поликлиник на колесах» — передвижных консультативно-диагностических центров «Здоровье», «Хирург Николай Пирогов» и «Терапевт Матвей Мудров» — стали лауреатами премии правительства РФ 2006 года в области науки и техники.**

— Я хотел бы поздравить с высокой наградой всех своих соратников, и в первую очередь, конечно, руководителя проекта — вице-президента доктора медицинских наук Олега Атькова, — сказал «Гудку» директор Центральной поликлиники ОАО «РЖД» Владимир Ни. — В работе активно участвовали главный специалист по информационным технологиям Департамента здравоохранения РЖД Валерий Столяр, начальник ПКБ пассажирского хозяйства Вячеслав Шабанов, заместитель директора Воронежского вагоноремонтного завода им. Тельмана Валерий Попов, начальник отдела дирекции по ремонту пассажирского подвижного состава Вагонремаш Александр Носков. В числе лауреатов также главный инженер Западно-Сибирской железной дороги Аркадий Андреев, бессменный начальник поезда «Здоровье», заведующий диагностическим центром дорожной клинической больницы на станции Новосибирск-Главный Владимир Елисеевко, доктор медицинских наук профессор НИИ тера-

пии Сибирского отделения РАМН Нина Куделькина.

Три передвижных консультативно-диагностических центра работают на железных дорогах России и Казахстана, для которых характерны большая протяженность перегонов и относительно малое количество жителей в населенных пунктах. Основные места пребывания передвижных поликлиник — отдаленные станции, где медики Компании обслуживают не только железнодорожников и членов их семей, но и все территориальное население. Передвижные телемедицинские комплексы позволяют врачам в режиме реального времени проводить консультации со своими коллегами из крупнейших медицинских центров страны по поводу того или иного пациента.

— В этом году мы предполагаем отправить на ремонт и дооснащение поезд «Здоровье», после чего ему тоже будет присвоено имя выдающегося медика или государственного деятеля, — отметил Владимир Ни. — Параллельно с этим продолжим работу по реализации абсолютно нового проекта создания медицинских вагонов для спасательных работ при ликвидации последствий аварий на железнодорожном транспорте — по типу военно-санитарных поездов времен Великой Отечественной войны. В них будут оборудованы

предоперационные, операционные и реабилитационные палаты, а также небольшие коечные отсеки.

По словам Олега Атькова, в будущем подобных поездов здоровья будет больше, а курсировать, как планируется, они будут не только по России, но и по территории стран СНГ. «Мы предлагаем местным властям использовать их на паритетных началах. Это уникальный случай, когда ведомственная медицина предлагает реальный вариант решения государственной задачи по оздоровлению нации», — сказал Олег Атьков.

В октябре прошлого года во время заседания президиума Госсовета в Кургане поезд «Хирург Николай Пирогов» с мобильным телемедицинским комплексом осмотрели президент РФ Владимир Путин и члены правительства страны. А на совещании руководителей здравоохранения железнодорожных администраций стран СНГ в Минске поезд был продемонстрирован специалистам из Украины, стран Азии и Закавказья.

— Нашим проектом интересуются медицинские круги Венесуэлы, Китая, Индии, ЮАР — тех стран, в которых либо большие территории, либо труднодоступная медицина, — отметил вице-президент.

Андрей ИВАХОВ,  
«Гудок»

## СТОМАТОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛУГИ: ЧТО ПОЧЕМ

**Пояснения Департамента здравоохранения об объеме стоматологической помощи оказываемой в рамках ДМС негосударственными учреждениями здравоохранения**

В связи с поступающими запросами об объеме стоматологической помощи, оказываемой застрахованным в рамках договора добровольного медицинского страхования от 31.12.05 № 076/2005/1105, Департамент здравоохранения ОАО «РЖД» совместно с Дирекцией медицинского страхования ОАО «ЖАСО» разъясняют, что медицинские услуги оказываемые в рамках раздела «Стоматологическое обследование и лечение» медицинской программы следуют рассматривать следующим образом:

1. Терапевтическая стоматология:

1.1. Лечение всех форм не осложненного и осложненного кариеса с использованием импортных или отечественных расходных материалов по показаниям (включая снятие мягких и твердых зубных отложений и реминерализующую терапию данного зуба).

Рентгенологическая диагностика.

Физиотерапевтическое лечение.

2. Хирургическая стоматология:

2.1. Острые хирургические состояния (удаление зубов и проведение других хирургических манипуляций, связанных с острыми гнойными состояниями).

Все виды обезболивания, касающиеся стоматологических услуг предусмотренных данной программой (исключая общий наркоз).

**Медицинские услуги,**

**оплачиваемые из личных средств работников ОАО «РЖД»:**

1. Лечение некариозных пораженных зубов.
2. Герметизация фиссур.
3. Косметическое восстановление зуба (вкладки, виниры).
4. Реставрация зуба при разрушенной коронке свыше 50 процентов с использованием внутриканальных штифтов.
5. Лечение тканей пародонта вне обострения, включая хирургические методы (лоскутные операции, интрадентальное шинирование, вестибулопластика).
6. Подготовка к протезированию.
7. Зубопротезирование.
8. Ортодонтические виды лечения.
9. Плановые хирургические вмешательства.
10. Имплантология.
11. Профессиональная гигиена полости рта (снятие пигментных налетов, налета курильщика, мягких и твердых зубных отложений).
12. Отбеливание зубов.
13. Снятие зубных отложений с помощью ультразвука.

# В ФУТБОЛ ИГРАЮТ НАСТОЯЩИЕ МУЖЧИНЫ

Работники с большим стажем еще помнят, как в старые добрые времена команда работников Уссурийской дистанции электроснабжения ежегодно выезжала на зимние соревнования в детский оздоровительный лагерь имени Горького на станции Ружино. Говорят, что неплохо там выступали наши спортсмены, особенно преуспевали в лыжных гонках и стрельбе. Вот только, к сожалению, никто не догадался сохранить документальные свидетельства нашей спортивной славы. Да и времена те давно прошли, спортивная массовость как-то не очень в чести.

Хотя большинство работников Уссурийской дистанции электроснабжения всегда были людьми спортивными. Это и понятно: ведь и у контактников, и у сетевиков работа такая, что без хорошей физической подготовки обойтись непросто. Да и медицинская комиссия как у космонавтов. Многие мужчины в пору своей армейской и студенческой молодости увлекались футболом, волейболом, боксом, лыжным спортом. Есть даже приверженцы таких экстремальных видов спорта, как парашютизм и спелеология.

Профсоюзным комитетом ежегодно приобретаются абонементы на посещение плавательных бассейнов в Уссурийске и Спасске-Дальнем, организуются занятия в спортивном клубе, игра в волейбол. Мужчины наши всегда были очень азартными болельщиками. В дни проведения крупных турниров по футболу их даже поздней ночью нельзя было оторвать от телевизора, а утренняя планерка в такие дни начинается

с обсуждения игровых ситуаций.

Совмещать работу, семью и регулярные занятия спортом непросто, но возможно. Некоторым работникам это удается. Примером для многих служит начальник дистанции Андрей Баранников: он регулярно занимается мини-футболом. А ведь в России как: если президент играет в теннис, то и вся страна играет в теннис, если президент увлекается горными лыжами, то и все начинают кататься.

Так и у нас в дистанции, увлек Андрей Альбертович за собой коллектив. Профсоюзный комитет арендовал для занятий спортзал. Хорошее дело затягивало, все больше людей стали посещать тренировки. И созрела в народных массах идея провести турнир по мини-футболу. Сказано — сделано. А здесь и повод нашелся — приурочить турнир ко Дню защитника Отечества. Наметили дату проведения — 25 февраля.

Чтобы интереснее было, решили привлечь к участию как можно больше команд. В дистанции всего-то 285 работников, и рассредоточены они от Спасска-Дальнего до Раздольного, от Хасана до Гродеково. Кинули клич, и откликнулись к всеобщей радости контактники из Спасска-Дальнего, Сибирцево, Раздольного. Набралось шесть команд участников!

Готовились к турниру основательно: приобрели кубок, грамоты. Все было как положено: торжественное построение, жеребьевка, справедливое судейство. Конечно, первое место завоевала наиболее сыгранная команда, состоящая из начальника дистанции Андрея Баранникова, двух



его заместителей Григория Емца и Андрея Данилюка, главного инженера дистанции Игоря Пинчука, старшего энергодиспетчера Сергея Козинова. Им достался кубок. Но и остальные участники остались довольны: азарт спортивной борьбы увлек всех. За второе и третье место — грамоты и футболки с логотипом Роспрофжела.

Совсем немного не дотянули до призового места контактники из Спасска-Дальнего. Не раздумывая долго, они решили принять оперативные меры: уже арендовали спортзал в Спасске-Дальнем и активно тренируются. Парни уверены, что в следующий раз их команда будет в числе призеров.

Честно скажу, что в истории нашей дистанции это первый подобный турнир. Следующий планируем провести в мае, ко Дню Победы. Значит, главный результат достигнут — появилось желание заниматься спортом, общаться, вести здоровый образ жизни.

**Татьяна БУРЯК,**  
председатель ПК Уссурийской  
дистанции электроснабжения

## МАССОВОСТЬ РАСТЕТ

Более 200 спортивно-массовых мероприятий с участием свыше 13 тысяч человек проведено на Дальневосточной железной дороге в 2006 году. По сравнению с 2005 годом число дальневосточных железнодорожников, занимающихся в секциях, увеличилось с 9,3 тысячи до 10,1. Лучших результатов по итогам спартакиад служб ДВЖД и чемпионатов ФСК «Локомотив» добились локомотивные депо Хабаровск-2, Уссурийск и Тынды, Уссурийская, Владивостокская и Тындинская дистанции пути, дистанции сигнализации, централизации и блокировки, а также региональные центры связи из Хабаровска и Владивостока, Тындинская, Владивостокская и Комсомольская дирекции по обслуживанию пассажиров.

Свыше 200 человек приняли участие в составе сборных команд в зимней и летней спартакиадах ОАО «РЖД» и в чемпионатах по отдельным видам спорта. На летней спартакиаде команда дороги заняла второе общекомандное место, причем дважды дальневосточные спортсмены поднимались на верхнюю ступеньку пьедестала почта — по волейболу и в легкоатлетической эстафете. Спортсмены дороги принимали участие в чемпионатах России, Европы и мира. Владимир Бондаренко стал чемпионом России в супертяжелой весовой категории по пауэрлифтингу. Анна Трапезникова завоевала титул чемпионки России среди девушек и стала бронзовым призером чемпионата мира по спортивному ориентированию на лыжах. Анастасия Кравченко в этом же виде спорта — чемпионка мира и дважды серебряный призер. Боксер Андрей Замковой назван кандидатом в олимпийскую сборную России, которая примет участие в Олимпиаде 2008 года в Пекине. Максим Горбунов стал бронзовым призером чемпионата России по горным лыжам. Сборная команда по мини-футболу 1991-1992 г. р. заняла второе место на чемпионате России, а 1996 г. р. — третье.

Нормативы мастера спорта России выполнили 15 человек, мастера спорта международного класса — четыре человека. На проведение спортивных мероприятий, содержание спортивной базы дороги израсходовано свыше 54 млн. рублей.

По итогам дорожного соревнования, организованного дорпрофсоюзом, в четвертом квартале 2006 года коллективу ДФСК «Локомотив» присуждено первое место.

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

### ИЗ ИСТОРИИ «ЛОКОМОТИВА»

# ВРЕМЯ ВСЕОБЩЕЙ ФИЗКУЛЬТУРИЗАЦИИ

...И все-таки, несмотря на недостатки, спортивная жизнь на Дальневосточной железной дороге продолжает развиваться. Шестого июля 1938 года на стадионе «Локомотив» ст. Ворошилов-Уссурийский состоялись четыре футбольных матча. «Локомотив» вышел победителем во всех. На стадионе присутствовало более четырех тысяч железнодорожников.

6 июля на ст. Облучье для железнодорожников открылся велопробный пункт. В распоряжении пункта находятся девять велосипедов. Комсомольская группа вагонного цеха Ворошиловского ремонтного завода сама очистила площадку около цеха, которая в течение нескольких лет была местом свалки мусора. На месте свалки оборудована физкультурная площадка. Сейчас здесь имеются волейбольная площадка, турник, спиральбол и место для прыжков. Есть возможность тренироваться и сдать нормы на значок «ГТО».

12 июля на стадионе общества «Локомотив» ст. Ин состоялись кустовые футбольные и баскетбольные соревнования на первенство дороги. В соревнованиях приняли участие взрослые и детские команды спортобщества «Локомотив» из Хабаровска, Облучья и Ина.

Двадцать седьмого июля хабаровская футбольная команда спортобщества «Локомотив» провела несколько товарищеских матчей на стадионе «Динамо» с футбольной командой из Комсомольска-на-Амуре «Судостроитель».

Для железнодорожников Владивостокского узла на ст. Первая Речка в это время планируется построить парк культуры и отдыха и

водную станцию. ЦК союза железных дорог Востока и Дальнего Востока принял на себя финансирование этих объектов в сумме 560 тыс. рублей. Строительство водно-спортивного комплекса должно начаться в январе 1939 года и закончиться к началу купального сезона — 1 июня 1939 года. На строительство отпущено 400 тыс. рублей. Любители водного спорта будут пользоваться яхтами, буерами, моторными лодками и катерами.

В просторном помещении водной станции кроме общих комнат для раздевания будет устроено около двухсот индивидуальных кабинок. На плоской крыше здания разместятся площадки для приема воздушных и солнечных ванн. В проекте предусмотрено оборудование специальных мест для купания детей и спортивных соревнований. Водная станция с пляжем обслужит одновременно три тысячи человек.

В августе 1938 года железнодорожники организовали альпинистский поход на Тянь-Шань, в котором приняли участие 16 лучших производственников-стахановцев — токарей, машинистов и помощников машинистов. Все участники похода — члены спортобщества «Локомотив», значкисты ГТО, и большая часть из них — ворошиловские стрелки. Руководители похода товарищи Тегкаев и Нестерович — инструкторы альпинизма. Совет спортобщества «Локомотив» дорог Востока и Дальнего Востока утвердил маршрут на хребет Тянь-Шань со штурмом вершины Комсомольский пик и пика имени Кирова. Поход был рассчитан на 30 дней. Путь от Хабаровска до Алма-Аты через Новосибирск они

проехали поездом, далее — на автомашинах и пешком до альпинистского лагеря по живописному ущелью реки Малая. Пребывание в лагере, теоретические занятия, подготовка к штурму вершины заняли около двух недель. Двадцать третьего августа участниками похода был взят Комсомольский пик высотой 4300 метров (по трудности — первая категория «Б»). Двадцать седьмого августа восемь лучших участников нашей альпиниады штурмовали другую вершину Тянь-Шаня — пик Кирова, высотой 4200 метров (по трудности — вторая категория «Б»). Пик успешно взят при трудных условиях погоды, лавин и камнепадов. Все участники альпинистского похода получили значки «Альпинист СССР» и благополучно вернулись в Хабаровск.

С 7 по 10 августа в Чите состоялись кустовые соревнования по футболу и баскетболу команд спортивного общества «Локомотив». В соревнованиях приняли участие команды «Локомотива» Амурской, Молотовской и Дальневосточной дорог. Из хабаровского дорожного общества «Локомотив» на соревнования выехали три команды (одна — футбольная и две — баскетбольные).

6 сентября 1938 года в Хабаровске состоялся физкультурный парад и спортивные гимнастические выступления. Парад был посвящен двадцатилетию Ленинско-Сталинского комсомола и 24-й годовщине Международного юношеского дня. Парад проводился под лозунгом: «Физкультурники Дальнего Востока готовы к защите своих границ». В нем приняли участие все физкультурные организации города и

Дальневосточной железной дороги. В начале сентября на стадионе «Локомотив» в Ворошилов-Уссурийском ежедневно проходили занятия по легкой атлетике и сдаче норм на значок ГТО первой и второй ступеней. А 12 сентября здесь состоялась третья дорожная спартакиада по легкой атлетике. На ней выдвинулись молодые кадры легкоатлетов. Соревновались по прыжкам в длину, высоту, с места, в высоту с шестом (2 м 83 см), в беге на 100 метров, 110 метров с препятствиями, беге на 5000 метров, толкании ядра, метании копья.

С 17 по 20 сентября 1938 года в Хабаровске проходили краевые соревнования по легкой атлетике. В этих соревнованиях от спортивного общества «Локомотив» приняла участие сборная дорожная команда, укомплектованная лучшими физкультурниками, занявшими первые места в дорожном соревновании. Центральный совет «Локомотив» с 10 сентября проводит месячные курсы переподготовки для преподавателей районных советов «Локомотив». На эти курсы дорожный совет Дальневосточной железной дороги посылает шесть работников. 20 сентября спортобщество «Локомотив» командировало на краевые шестимесячные курсы инструкторов физкультуры — пять человек (со станций Ружино, Бикин, и Сучан — по одному и со ст. Хабаровск-2 — двух). 27 сентября закончились краевые соревнования по многоборью ГТО первой и второй ступени. Первое место по многоборью ГТО первой ступени занял коллектив Колымы, второе — спортобщество «Локомотив». Новый краевой рекорд по эстафет-

ному бегу установил женский коллектив спортобщества «Локомотив». Они прошли 500 метров за 8 минут 6 секунд. Рекордсменки награждены грамотой.

24 октября хабаровский городской комитет по делам физкультуры и спорта провел смешанную эстафету по бегу. Для участия в этой эстафете спортобщество «Локомотив» выделило лучших бегунов (5 женщин и 9 мужчин).

Несмотря на такую оживленную спортивную жизнь в газете «Пограничный транспортник» от 22 октября сообщается, что дорожный совет «Локомотив» мало уделяет внимания развитию мотоциклетного спорта. В кружке имеется всего один учебный мотоцикл на 30 человек, что не обеспечивает изучение практической езды. Необходимо иметь двухцилиндровый мотоцикл, чтобы слушатели кружков научились водить мотоциклы разных типов.

На ворошилов-уссурийском стадионе «Локомотив» 24 октября детская футбольная команда «Локомотив», игравшая с командой Дома Красной армии, выиграла приз — серебряный кубок.

20—22 октября 1938 года спортобщество «Локомотив» Владивостокского отделения дороги организовало велопробег по маршруту Владивосток—Ворошилов-Уссурийский—Владивосток. Пять молодых токарей-спортсменов намерены в будущем году совершить пробег по маршруту Владивосток—Хабаровск.

По материалам фондов Музея истории Дальневосточной дороги подготовила **Нина САЛЬНИКОВА**

## ИССЛЕДОВАНИЯ

## КАК ВЫБИРАЕМ ТЕЛЕФОНЫ

**Бренд-консалтинговое агентство Wolff Olins и инвестиционный банк Goldman Sachs опубликовали результаты совместного исследования мирового рынка мобильных телефонов, в котором принимали участие 8 тысяч респондентов из США, Великобритании, Индии и Китая.**

Потребители зачастую не видят никакого различия между марками телефонных трубок и воспринимают их как взаимозаменяемые предметы потребления. Согласно отчету экспертов, производители мобильных аппаратов все больше зависят от развивающихся рынков, которые, несмотря на низкие цены на аппараты, более привлекательны для производителей, чем рынки развитых стран. Рост объема продаж наблюдается прежде всего на рынках двух самых густонаселенных стран — Китая и Индии.

Высокой оценки экспертов Wolff Olins и Goldman Sachs заслужили усилия Apple и Blackberry по привлечению высокодоходного сегмента пользо-

вателей. Продажи телефонов высшей ценовой категории приносят их производителям до 40 процентов прибыли. Исследователи также отмечают возросшую активность сотовых операторов, предпочитающих продавать телефоны вместе с контрактами, особенно в США.

Эксперты подчеркивают в отчете, что потребители зачастую не видят никакого различия между марками телефонных трубок и воспринимают их как взаимозаменяемые предметы потребления. Выбор потребителей обусловлен эмоциональным восприятием, функциональными данными аппарата и его ценой — эти элементы и составляют основу бренда.

В Китае, по данным исследования, существенную долю рынка телефонных трубок занимает Nokia, телефоны которой отличаются оптимальным соотношением цены и качества. Безусловный лидер в КНР, Nokia, также занимает устойчивые позиции в Великобритании. «Nokia добавила к своему слогану: «Соединяя людей»

новый посыл: «Человечная технология». Таким образом, Nokia помогает пользователям ощущать себя рядом с любимыми людьми, иметь легкий и удобный доступ к любимым развлечениям и необходимой информации», — отмечают эксперты.

Бренд Motorola подвергается наибольшей угрозе, отмечают исследователи. Компания делает упор на дизайн и качественных характеристиках телефонного аппарата, при этом бренд демонстрирует слабое эмоциональное восприятие со стороны пользователей. Хотя в последнее время Motorola старается наверстать упущенное.

Samsung также до сих пор полагается больше на рекламу функциональных возможностей аппаратов, чем на формирование эмоциональной привязанности потребителей.

LG остался на последнем месте из вышеперечисленных брендов во всех исследуемых странах за исключением США.

Utro.pu

## ТРЕБУЕТСЯ ПОМОЩЬ

КНИГА ПАМЯТИ:  
НОВАЯ СТРАНИЦА...

**В госархиве Киевской области найдена часть списка советских военнопленных белоцерковского госпиталя. Всего в списке около 1800 фамилий с полными адресами.**

Практически все военнопленные в списке — рядовые. В областных, краевых Книгах памяти они числятся как пропавшие без вести или вообще нигде не числятся, и их родные не знают про их судьбу. В этом году нашлись архивы белоцерковской больницы, где лечилось много советских военнопленных, которые или выывали назад в лагерь, или умирали. Некоторые из них поступили в больницу еще до войны или до оккупации Белой Церкви (16.07.41) и умерли уже в фашистской неволе.

Большая просьба к жителям регионов, в которых проживали нижеука-

занные лица, по возможности подключиться к розыску их близких. Не останьтесь равнодушными.

В списке значится один дальневосточник: БЕЛОУСОВ Павел Григорьевич 1901 года рождения, проживавший в Уссурийске по улице 1-й Мельничной, 12. Рядовой. Пленен 15 сентября 1941 года. Поступил в госпиталь 1 февраля 1942 года. Умер 4 февраля 1942 года.

Уважаемые уссурийцы, помогите найти родственников П. Г. Белоусова.

**Татьяна ГРАЧЕВА,**  
добровольный помощник «Жди меня» в Нижегородской области

Отклик можно направить в адрес редакции программы «Жди меня» или в редакцию газеты «Профсоюзная жизнь».

## СОБЕРИ КРОССВОРД

Р	В	Е
И		
Р	Т	Р
И		
П	Е	К

Е	Й	М
Д		А
	Н	
Ж	И	Г
	К	

	И	Н	Т	Е
С		Е		Р
М	О	Н	М	А
Е		И		Т
Х	Л	Е	Б	О

П		Г
К	Л	А
А		М
	О	Б
		Р

Н	Т		К
А	В	И	А
	И		Д
О	С	Т	Р
Т			Ы

Л	И	Н	И	Я
	Н		Т	
О	У	М	И	Е
	С		Н	

Й	К	О	В
	О		Е
Т	Р	О	Д
	О		Ь

С	А	П
Н		А
О	Т	Р
С		С

	А	
С		О
Т	И	К
Е		О

	С	
Ш	К	О
	О	
Ь	Б	А

П		Ч	У
Л	А		Т
И		Т	Е
Т	Р	О	С

К	И	Е	В
А		К	
	Б		Р
Ш	У	М	

О	Г	И
	Е	
У	Б	И
А		Л

	Я		А
М		Р	
О	М	А	Н
Д		З	

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД,  
ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 4 (36)

Т	Т	Г	О	Т	О	С	К	О	П	З	Д				
Б	О	Р	О	Д	А	Ч	А	А	С	Д	Е	Л	Е	Ж	
Ф	Т	Р	Ю	М	А	Н	И	Т	Е	Р	Й				
М	А	С	Т	И	Ф	Ф	Е	Д	Я	А	К	А	Н	Т	
Л	О	И	Я	Р	М	А	Р	К	А	А	Е				
Ф	А	Р	Р	Е	Л	Л	Л	Л	И	С	А	Л	Ь	К	О
Р	И	Д	Ь	Ю	А	Р	Б	П	О	А					
Г	К	П	Ю	Н	М	Е	Т	И	С	А	С				
А	Н	А	Т	О	М	И	Я	Д	Р	Д	О	Л	Д	О	Н
Р	Н	Л	С	Н	Е	Т	Т	Е	В	А	Е				
Р	У	Ч	Н	И	К	А	С	Р	Ф	Е	Р	М	И	Й	
И	Е	В	И	Д	Ж	А	Я	Н	А	Г	А	Р	С	К	
Г	Н	У	Л	А	Т	М	У	Ш	Н	И	К				
Ч	Е	Д	Ж	У	Ц	Е	Ш	И	Н	Л	Е	Т	Д		
К	Ж	Ш	К	И	В	Б	В	А	Н	Н	А	Д	О		
А	П	А	Р	Т	Ц	П	О	В	А	Р	С	Х	Л		
Л	Н	О	Б	Е	Т	Р	Т	С	Т	И	Л	Ь	Б		
О	Т	Г	И	Б	Р	Л	Е	Ж	К	А	В	Ы	Я		
В	А	Е	Д	О	К	Ц	А	Г	О	Н	Щ	И	К		

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!

**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 сообщает о поступлении новой коллекции ВЕСНА-ЛЕТО 2007

**Ассортимент**

- Классические костюмы
- Пиджаки
- Брюки
- Верхняя одежда
- Трикотажные изделия
- Сорочки
- Галстуки
- Ремни и другие аксессуары мужского гардероба

Напоминаем, что основанием для получения 15% скидки в салонах Rico Ponti является удостоверение работника ДВЖД.

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