



Николай Никифоров: ГЛАВНАЯ НАША ЦЕЛЬ — СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА

Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей подвел итоги года. О наиболее значимых событиях рассказал председатель профсоюза Николай НИКИФОРОВ.

— Николай Алексеевич, чем ознаменовался уходящий год для Роспрофжела?

— Очередной, XXIX съезд профсоюза подвел итоги пятилетней деятельности и поставил задачи на следующий период. Главная наша цель — социально-экономическая защита членов профсоюза.

В Компании проходит третий этап реформирования, создаются дочерние общества, в которых заключены коллективные договоры. При их разработке мы столкнулись с проблемами по срокам принятия, хотя их можно было избежать, имея Отраслевое тарифное соглашение по железнодорожному транспорту (ОТС), к которому вновь созданные дочерние общества могли бы сразу присоединиться. Впрочем, уже есть договоренность с президентом Компании В. И. Якуниным о начале разработки нового ОТС в первом квартале 2007 года. Реформы должны повышать качество трудовой жизни работников без нарушения их прав.

Сейчас мы занялись разработкой коллективных договоров для Федеральной пассажирской дирекции и Центральной дирекции по ремонту вагонов, принято решение о создании в них первичных организаций.

Напомню, на итоговом правлении Компании прозвучало, что этот год ОАО «РЖД» заканчивает с хорошими финансово-экономическими и производственными показателями. И, что немаловажно, выполняется коллективный договор, который вобрал все луч-

шее в области социальной политики, выработанной десятилетиями на железнодорожном транспорте. Колдоговор продлен и на 2007 год.

— К социальной защите относится и достойный уровень зарплаты...

— Согласно колдоговору, индексация заработной платы производилась ежеквартально с учетом роста цен. В этом году совместно с хозяйственными руководителями Роспрофжел принимал участие в совершенствовании положений о премировании, определяющих размер вознаграждения в зависимости от объемов и качества работы. Кроме того, мы постоянно поднимали перед руководством Компании вопрос о том, что темпы роста реальной заработной платы железнодорожников существенно отстают от средних по России и от базовых отраслей промышленности. Принятое в конце ноября решение о выделении дополнительного фонда оплаты труда улучшило положение и позволило выплатить единовременное поощрение труженикам Компании в среднем по четыре тысячи рублей.

Утвержденная в декабре правлением ОАО «РЖД» новая система оплаты труда, согласованная с президиумом ЦК профсоюза, обеспечивает повышение реальной заработной платы на 10 процентов, поднимает минимальный размер оплаты труда в Компании до прожиточного минимума и увеличивает долю тарифа в зарплате до 60 процентов.

— Улучшение условий труда и быта работников Роспрофжел относит к числу приоритетных направлений деятельности. Как это подтверждается материально?

— За прошедший год в Компании реконструировано и отремонтировано

326 санитарно-бытовых корпусов, более тысячи пунктов обогрева, 28 тысяч гардеробных. Сегодня на дорогах действуют уже 49 центров реабилитации локомотивных бригад. Это большая работа, требующая значительных финансовых средств. В то же время, чтобы навести элементарный порядок, капитальные вложения не нужны. В этом отношении тоже проделана колоссальная работа.

Важное направление нашей деятельности — профилактика производственного травматизма. В этом вопросе неocenim вклад технической инспекции, силами которой проведено более четырех тысяч проверок, выявлено и устранено свыше 40 тысяч нарушений, чем предотвращены возможные травмы. Совместной работой хозяйственных руководителей и профсоюза на 23 декабря травматизм в Компании удалось снизить на 21 процент к тому же периоду прошлого года.

— Как обеспечивалась правовая защита трудящихся?

— В 2006 году правовой инспекцией труда проведено более 3600 проверок соблюдения трудового законодательства. По их результатам хозяйствующим руководителям внесено 3589 представлений об устранении выявленных



нарушений. Всего членам профсоюза возвращено свыше 55 млн. рублей, предотвращены многие конфликты. Так как нарушений трудового законодательства достаточно много, в 2007 году планируется провести заседание ЦК профсоюза по этому вопросу.

— Какие еще социальные достижения вам хотелось бы отметить?

— В ОАО «РЖД» утверждено Положение о субсидировании работникам части затрат на уплату начисленных процентов по договорам ипотечного кредита, что позволило построить три тысячи квартир.

Большой резонанс имеет программа, проводимая Компанией и профсоюзом под девизом «Узнай свою страну». Это

новогодние поездки детей в Москву, оздоровительный отдых 15 тысяч детей на Черном море. А всего более 115 тысяч ребятишек имели возможность побывать в загородных оздоровительных, городских, санаторных лагерях.

Принятая ОАО «РЖД» целевая программа «Молодежь Компании 2006—2010 годов», наполненная реальными мероприятиями, — лучшая в России.

Хотелось бы отметить работу 17 кредитно-потребительских кооперативов, созданных профсоюзными организациями, которые дают займы на решение бытовых вопросов, причем без волокиты. И конечно, работу НПФ «Благосостояние» — крупнейшего и лучшего в России. Почти 120 тысяч пенсионеров получают через него пенсию, размер которой приближается к двум тысячам рублей. Хорошо работает благотворительный фонд «Почет», через который тем, кто не получает негосударственную пенсию, выплачивается материальная помощь. Ее размер в 2007 году повысится почти на 16 процентов.

Положительное влияние оказывает начатое на нескольких дорогах страхование членов профсоюза от травм в быту.

— Реформирование РЖД как-то сказалось на численности профсоюза?

— Роспрофжел остается одним из самых многочисленных отраслевых профессиональных союзов в России и лидирует по уровню членства, которое составляет 94,1 процента от общего числа работающих, в том числе в ОАО «РЖД» — 95,9 процента. Несмотря на реформирование отрасли и образование большого количества дочерних обществ, число членов профсоюза в целом за год возросло на 1,5 процента.

ТРЕВОГА ДНЯ

ОСОБЫЙ РЕЖИМ С ПЕЧАЛЬНЫМ ИСХОДОМ

На сети дорог на период новогодних и рождественских праздников был объявлен особый режим работы. Но, как сказано в телеграмме, подписанной первым вице-президентом Компании Вадимом Морозовым, от 2 января 2007 года, «руководство ОАО «РЖД» выражает крайнюю обеспокоенность организацией особого режима».

Вот конкретные факты положения дел. Двадцать шестого декабря на перегоне Валерино—Колония Западно-Сибирской железной дороги в грузовом поезде произошло соударение вышедшего за габарит порожнего двадцатитонного контейнера с электровозом встречного грузового поезда при скорости 77 км/час по причине обрыва трех фитингов платформы.

Двадцать седьмого декабря при следовании поезда № 165 «Невский Экспресс» сообщением Санкт-Петербург—Москва допущено четыре

остановки по причине нагрева колесной пары из-за попадания влаги в корпус буксы с последующим неравномерным выдавливанием смазки подшипника.

Тридцатого декабря на Свердловской, а 1 января на Приволжской железных дорогах допущены отцепки вагонов от пассажирских поездов. Тридцатого декабря на перегоне Исток—Косулино Свердловской железной дороги допущен сход вагона в грузовом поезде из-за излома боковой рамы тележки по буксовому проему по старой трещине в видимой зоне.

Первого января на перегоне Лунгачи—Колчаново Октябрьской железной дороги допущен сход вагона в грузовом поезде из-за излома боковой рамы тележки по технологическому проему. В этот же день на перегоне Ферма—Бахаревка Свердловской железной дороги допущен сход девяти вагонов в грузовом поезде.

А вот относительно нашей, Дальневосточной дороги: 29 декабря в

11 часов 53 минуты московского времени при следовании грузового поезда № 3456 весом 4871 тонна на двухпутном электрифицированном перегоне Барановский—Раздольное, оборудованном автоблокировкой, при скорости 68 км/час в правой кривой радиусом 984 м произошел сход с рельсов третьей колесной пары поезда, груженного углем. Причиной явился откол обода левого колеса третьей по ходу движения колесной пары вследствие отслоения. Для установления причины разрушения обода колеса фрагменты изломанной части колеса направлены во ВНИИЖТ.

В результате допущен сход двух вагонов, которые повреждены в объеме отцепочного ремонта, сбито пять опор, повреждено 350 метров контактной сети, 445 метров пути в объеме текущего ремонта. Перерыв движения по четному пути перегона Барановский—Раздольное составил 8 часов 47 минут. Допущена задержка

пригородного поезда на 1 час 50 минут и 16 грузовых поездов на 58 часов. Прямой ущерб, связанный с ремонтом контактной сети, пути и поврежденных вагонов составил более двух миллионов рублей.

И это не все злоключения в этот день. По причине неорганизованных действий начальника восстановительного поезда ст. Усурийск по сбору работников восстановительного поезда, отправление поезда задержалось на 19 минут. На 14 минут задержана отправка восстановительного поезда со ст. Первая Речка по вине работников станции. Из-за допущенных нарушений начальником станции Раздольное задержалась уборка перегона одного из вагонов. Начальником отдела пути не были приняты меры по закреплению нечетного пути перегона Барановский—Раздольное для организации движения поездов в обоих направлениях на время проведения работ по замене рельсошпальной

решетки на месте схода, что привело к сбоям в работе автоблокировки. Начальник Владивостокской дистанции пути не организовал и не контролировал подвозку материалов верхнего строения пути, не определил их необходимое количество.

Дежурный по отделению, получив информацию о сходе и сообщив ее руководителям отделения, не передал приказ о подъеме восстановительных поездов станций Усурийск и Владивосток, не контролировал их готовности и своевременного отправления...

Вот так сработали на Владивостокском отделении дороги в условиях особого режима. Все это говорит о том, что исполнительская дисциплина на дороге все еще остается на низком уровне. Вот уж где простор для деятельности профсоюза!

Антонина ПИВНЕВА

ПРОФСОЮЗНЫЕ КОМИТЕТЫ САМОУСТРАНИЛИСЬ

Президиум филиала дорпрофсожа на Владивостокском отделении дороги рассмотрел ход выполнения постановления президиума от 22.06.06 по соблюдению режима труда и отдыха работников в структурных подразделениях отделения и мерах, принимаемых руководством отделения дороги, предприятий и профсоюзными комитетами по приведению данного вопроса в соответствие Трудовому кодексу РФ.

Заслушав и обсудив отчет заместителя начальника отделения дороги Евгения Андриянова и информацию технических инспекторов труда теркома Александра Лысака и Геннадия Уткина, президиум теркома отметил, что на отделении дороги проводится определенная работа по улучшению организации труда и отдыха локомотивных бригад: снижено количество часов сверхурочной работы в локомотивных депо Смоляниново, Партизанск, Первая Речка. С апреля 2006 года отсутствуют часы сверхурочной работы в локомотивном депо Ружино.

В то же время на заседании было отмечено, что постановление президиума территориального комитета профсоюза № 7 от 22.06.06 на ряде предприятий не выполняется. Проверкой, произведенной техническими инспекторами территориального комитета профсоюза, было уста-

новлено, что не во всех структурных подразделениях организована работа комиссий по контролю за соблюдением режима труда и отдыха работников. Справочный материал по режиму труда не готовится, комиссии ежемесячно не собираются, не анализируется состояние дел с режимом труда и отдыха, не разрабатываются мероприятия по снижению часов сверхурочной работы. Профсоюзные комитеты самоустранились от контроля и оказания помощи руководству предприятий в решении вопроса улучшения режима труда и отдыха работников, снижения часов сверхурочной работы.

В локомотивном депо Смоляниново продолжается практика сокрытия фактически отработанных часов сверх установленной нормы времени. Часы сверхурочной работы, оплаченные как работа в праздничные дни, не регистрируются и не показываются как сверхурочная работа. За 11 месяцев 2006 года машинист Круляк Л.В. отработал сверх установленной нормы рабочего времени 116 часов, показано в отчете — 31 час; машинист Литвинов П. А. отработал сверх установленной нормы времени 114 часов, показано в отчете — 58; машинист Пережогин Д. В. сверхурочно отработал 114 часов, показано в отчете — 50; машинист Грудинов И. А. отработал сверхурочно 86 часов, показано в отчете — 2 часа и т.д.

Станция Владивосток. За 11 месяцев 2006 года по станции Мыс Чуркин отработали сверхурочно более 120 часов: ДСП Логунова О. В. — 122 часа; составители Мордовский Д. В. — 196 часов, Азеев С. А. — 145 часов, Пархоменко О. А. — 138 часов, Лысенко В. М. — 144 часа.

За 10 месяцев 2006 года во Владивостокской дистанции гражданских сооружений отработали сверхурочно машинисты котельной ПТО станции Владивосток. В локомотивном депо станции Первая Речка в справке по выработке часов локомотивными бригадами норма времени подсчитывается без учета отпускных, болезни и т. д., в связи с чем расчет о наличии часов сверхурочной работы не верен.

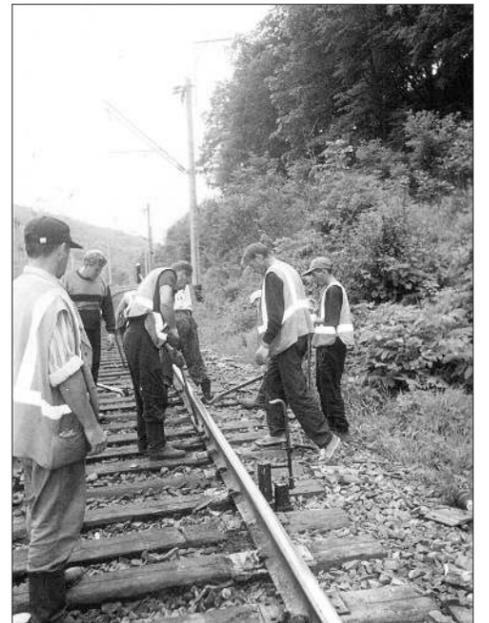
В ряде структурных подразделений не выполняются требования статьи 103 Трудового кодекса РФ в части доведения до сведения работников графиков сменности не позднее, чем за месяц. Проверками выявлены факты отсутствия графиков. Так, 13 декабря 2006 года техническим инспектором труда обнаружено, что на станциях Реттиховка и Тихоречное графики сменности работников на декабрь находятся на утверждении у руководителя станции Спасск-Дальний, то есть дежурные по станциям в первой половине месяца

работали без графиков. Не приведены в соответствие законодательству режим труда и отдыха работников, выезжающих со станции Гродеково на станцию Суньфэйхэ (КНР).

Как выяснилось, причины сверхурочных часов кроются в нераспорядительности звеньев управления технологическим процессом в перемещении работников с тех участков работы, где допускается недоработка. И таких примеров много. Кроме того, комиссии, созданные в структурных подразделениях, не работают, не готовятся анализ причин допуска сверхурочных часов у работников. Первый заместитель начальника отделения, председатель совместной комиссии по рассмотрению вопросов режима труда и отдыха, член президиума филиала дорпрофсожа Евгений Андриянов согласился с тем, что на местах не рассматриваются эти вопросы, и предложил провести заседание совместной комиссии, на которой рассмотреть вопиющие

факты допущенной сверхурочной работы. Только совместная целенаправленная работа администрации и профсоюзных комитетов может изменить положение дел сверхурочными часами работы к лучшему — таково было мнение членов президиума.

Александр ЛАШИН



Любая работа регулируется ТК

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ

ЕСТЬ, ЧТО ПОКАЗАТЬ, О ЧЕМ РАССКАЗАТЬ

Таково мнение участников семинара-совещания в Новосибирске

В декабре в Новосибирске проходил семинар-совещание, на который приехали руководители первичных профсоюзных организаций Свердловской, Южно-Уральской, Западно-Сибирской, Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Сахалинской, Дальневосточной железных дорог, а также транспортных строителей, ведомственной охраны, ОАО «Рексервис».

Участники семинара познакомились с опытом работы предприятий Инского узла — можно сказать, с «пилотным» на сети разделением локомотивных, вагонных депо на эксплуатационные и ремонтные. Это помогло существенно улучшить качество ремонта подвижного состава. Узнали и о других достижениях дороги-труженицы.

Слово «впервые» применимо ко многим начинаниям западносибирцев, в том числе и к работе дорожной профсоюзной организации. Решению двух главных задач, стоящих перед профсоюзом, — повышению жизненного уровня работников и созданию достойных условий труда — здесь также всем можно поучиться. На дороге с участием дорпрофсожа разработано положение о премировании путейцев (балльной системе здесь одна из лучших в Компании). В тесном сотрудничестве с хозяйственными руководителями профсоюзные лидеры и активисты уже давно и успешно занимаются улучшением условий труда и быта, созданием центров реабилитации локомотивных бригад. И снова они во многом первопроходцы и лидеры.

Председатель профсоюза Николай Никифоров, его первый заместитель Анатолий Сухов, председатель дорпрофсожа на Западно-Сибирской железной дороге Александр Кужелев, руководители отделов ЦК профсоюза рассказали о стоящих перед Роспрофжелом, каждой первичной профсоюзной организацией задачах в ходе проходящего третьего этапа реформирования железнодорожного транспорта, созда-

ния дочерних обществ ОАО «РЖД». Эти и многочисленные другие выступления, лекции новосибирских ученых, «круглый стол», который провел Николай Никифоров, вызвали много споров и активный поиск ответов на животрепещущие вопросы.

Как предложение организаторам подобных мероприятий: конкурс или выставка достижений участников семинара очень бы дополнили услышанное с трибуны. Ведь в «кулуарах», в довольно узком кругу, делились впечатлениями и находками. Вот некоторые мнения участников семинара.

Владимир МУСИХИН, председатель профкома локомотивного депо Абаканского отделения Красноярской магистрали:

— Протяженность отделения — 1000 км, от Междуреченска до Тайшета, в составе депо пять оборотных, где трудятся более двух тысяч человек. Наши объемы работы, конечно, меньше, но у нас тоже все чисто и красиво, как здесь. Даже кабинки для переодевания лучше: с двумя отделениями — для чистой и грязной одежды отдельно. Только у нас все-таки XX век, а у них — XXI.

Оснащение технических классов, почти мини-учебного центра — это воплощенная мечта. Красивейшие современные схемы и действующий макет электровоза увязаны с электронной схемой компьютера, куда заложен весь профиль пути, и электрической принципиальной схемой. Тренажеры всех серий эксплуатируемых локомотивов дают огромный эффект при обучении локомотивных бригад. И компьютерный класс почти такой же, как у нас, но с мультимедийным проектором! И главное — инструкторы, которые тут работают, настолько влюблены в свое дело, все знания, опыт словно из души в душу перекладывают, что равнодушным не останется никто. Реабилитационный центр — явное выражение любви к локомотивным бригадам. Все до мелочей продумано так, чтобы машинисты

уходили здоровыми, бодрыми, с хорошим настроением. В депо на Инской и, уверен, на всей Западно-Сибирской дороге сразу ощущаешь заботу о человеке, настоящее партнерство того же руководителя локомотивного депо с председателем профкома.

Мы тоже не лыком шиты. По инициативе нашего профкома год назад была внесена поправка в коллективный договор дороги о получении бесплатного разового так называемого «реабилитационного» билета — для проезда локомотивных бригад в Красноярский центр реабилитации. Все-таки из Междуреченска езды двое суток.

Евгений БЕЛОВ, председатель профкома локомотивного депо Высокогорное Комсомольского отделения Дальневосточной дороги:

— День машиниста — любимый праздник всех локомотивных депо. Кроме него мы в конце года отмечаем еще и День слесаря — чтобы поднять престиж и роль профессии. Ведь слесарь по ремонту — такая же ключевая фигура в обеспечении безопасности перевозочного процесса. И все по заслугам: цветы, премии, ценные подарки, творческие программы. Ветераны подсказали эту давно забытую форму работы, а мы рады продолжить.

Темуподхватывает Алексей ЧЕРНЫХ, председатель профкома вагонного депо Свердловск-Сортировочный:

— Осмотрщик-ремонтник вагонов — это ответственно, и мы стараемся это донести до выпускников учебного центра при железнодорожном лицее. Делаем посвящение в эту профессию торжественным и теплым одновременно. После экзамена вручаем каждому персональный инструмент, сигнальный жилет с логотипом предприятия и все остальное, что пригодится в будущей работе. Потом, как положено, чаепитие и всякие добрые напутствия. Сегодня студенты УРГУПС получают у нас профессиональные навыки и, что немаловажно, зарплату. После института они — осмотрщики вагонов 6 разряда,

готовые специалисты, будущие руководители, которые уже знают предприятие изнутри.

Семинар дал очень многое для работы председателей профкомов, ведь мы зачастую «варимся в собственном соку». Нам есть чему друг у друга поучиться, и такую возможность мы используем на 100 процентов. Мы сплотились, обменялись лучшим опытом и адресами для дальнейших контактов. К примеру, не я один взял у организаторов семинара положение о премировании путейцев, а сколько-нибудь еще наработками, нормативными актами можно обмениваться! В дальнейшем на подобные мероприятия можно приглашать представителей разных профессий, чтобы появились, например, клубы по интересам.

Евгения МОЛЧАНОВА, председатель профкома объединенной железнодорожной станции Златоуст Челябинского отделения Южно-Уральской дороги (объединяет работников 32 линейных станций, восстановительного поезда и аппарата отделения по Златоусту):

— Своими огромными впечатлениями от станции Инская я поделюсь с каждым членом нашей профорганизации через плакаты и фото на них (кстати, мы вошли в число победителей проходившего накануне XXIX съезда профсоюза смотря-конкурса по информационному обеспечению мотивации профсоюзного членства). Фотоаппарат — память о победе в конкурсе райпрофсожа — всегда вожу с собой. Разве словами нарисовать такой комфорт и удобство, этот аквариум, барную стойку как, например, тут в бытовых комнатах дежурных по станциям? А душевые составителей поездов, а учебный класс дежурных по горке? Нам есть к чему стремиться!

При нашей территориальной раздробленности, чтобы все знали, чем мы живем, для начала я информационно насыщаю станции: на каждой есть стенды профкома (их за образец берет все отделение), которые постоянно обновляем. Плакаты — это стимул

действовать и лучшей для первички форма информработы: броско, емко, оперативно. Несколько фото, короткий текст о самом насущном, о последних событиях, проблемах. Я разделила плакаты по темам: плакат-информация (о продлении колдоговора или о съезде Роспрофжела, где я была делегатом), плакат-реклама (например, проблема с заездом в санаторий «Косотур», где я обрисовываю все его красоты и преимущества), плакат-отчет (по летнему оздоровлению), плакат-молния (о хищениях). И люди «загораются», подхватывают наш опыт по всему отделению.

Владимир МАМОНТОВ, председатель профкома локомотивного ремонтного депо Алтайска Западно-Сибирской дороги:

— У работников нашего предприятия есть уверенность в завтрашнем дне: впервые среди всех локомотивных депо Компании в этом году мы получили сертификат качества на производство капитального ремонта электропоездов постоянного тока, опередив такого гиганта, как Красноярский вагоноремонтный завод. Депо перешло на новые технологии работы, современное оборудование, освоило новые виды ремонта. Электропоезда выпускаются с новой кабиной машиниста, в которой улучшен обзор и созданы хорошие условия труда для локомотивной бригады. И в депо для работников условия труда и быта на высоком уровне, коллективный договор выполняется в полном объеме, мы оказываем существенную поддержку ветеранам. В прошлом году, например, более чем десяти капитально отремонтировали жилье. Все это в первую очередь благодаря прекрасным партнерским отношениям профкома и начальника депо Дмитрия Коровина.

Подготовила
Алла СОЛОПЕНКО,
пресс-секретарь председателя
Роспрофжела

ПОЧТА «ПЖ»

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

МЫ ЕЩЕ ВЕРИМ В СПРАВЕДЛИВОСТЬ

Здравствуй, уважаемая редакция «Профсоюзной жизни»!

Пишет вам работник ОАО АК «Железные дороги Якутии», монтер пути ПЧ-2. Работаю без малого пять лет. Профсоюз у нас начал работать около четырех лет назад.

Хотел через вашу газету попробовать решить наши проблемы, так как по тому, что пишут на страницах газеты, вижу, что это возможно.

Мы неоднократно пытались решить все наболевшие проблемы и с нашим теркомом, и с вышестоящим начальством. Но, видимо, у них не хватает времени на простого работника. Единственное, чего мы добились своими жалобами, это то, что нас, в основном людей, отработавших не один год и имеющих опыт, стали всячески принижать и посадили на мизерную зарплату. Мотивируют тем, что расценки на работы очень маленькие, и мы должны радоваться и этим копейкам.

Нам открыто дают понять, что лучше наберут молодежь, которая безропотно будет работать. Получается, что опытные люди организации не нужны.

Суть наших требований такова: организация и соответствующая оплата работы, соблюдение санитарных норм, ознакомление с расценками и приказами.

В данный момент нам не оплачивается переработка (за июнь 2006 года у меня пропало 40 часов). Производятся наказания, с которыми не знакомят под роспись и не доказываются, за что они произведены. Организация труда никакая: при попытке отказаться работать инструментом, не соответствующим требованиям охраны труда, наказывают. Начальство в лице начальника ПЧ, заместителя, дорожных мастеров провоцируют конфликтные ситуации.

Прием пищи производится в антисанитарных условиях. Летом питьевая вода набиралась в любых источниках, которые попадались на пути.

Прошу вас от себя лично и от моих сослуживцев помочь нам разобраться во всем. Мы все еще верим в справедливость.

С уважением,
Михаил Яковлевич МАШИН

г. Алдан

От редакции. Верим в справедливость и мы, работники редакции газеты «Профсоюзная жизнь». Поэтому, публикуя письмо М. Я. Машина, надеемся получить ответ от председателя филиала дорпрофсоюза на Якутской железной дороге и генерального директора ОАО АК «Железные дороги Якутии». Письменное обращение к ним будет направлено редакцией сразу после выхода газеты из печати.

РЕЗЕРВЫ — В ПОВЫШЕНИИ АКТИВНОСТИ ОБЩЕСТВЕННИКОВ

Безопасность движения поездов является одним из решающих факторов эффективной перевозки пассажиров и грузов. Мысль, высказанная главным ревизором Тындинского отделения дороги Владимиром Сенотрусовым в самом начале своего доклада, красной нитью прошла через всю работу пленума филиала дорпрофсоюза на Тындинском отделении.

В повестке дня обозначенный вопрос оказался явно не случайным. За 10 месяцев и 20 дней ноября прошлого года, как явствует из доклада главного ревизора, допущено 42 случая брака в поездной и маневровой работе. Это на 8,7 процента меньше, чем за соответствующий период прошлого года. Но есть один особый случай брака в службе автоматики и телемеханики. Электромеханик СЦБ установил на панели тумблер не того типа. Из-за чего на разъезде Кутыкан произошло перекрытие входного сигнала при правильно подготовленном маршруте с проездом поездом № 2903. И главное, что вызывает особое беспокойство, в локомотивном, путевом и вагонном хозяйствах не достигнута стабилизация в обеспечении безопасности движения.

Какие же недостатки служат причиной сложившегося положения? Они назывались как в докладе, так и в прениях. Прежде всего это низкое качество выполнения работ текущего содержания железнодорожного пути, неудовлетворительный ремонт локомотивов и вагонов пассажирского и грузового парков, слабая технологическая и трудовая дисциплина работников отделения дороги, недостаточный уровень знаний работников структурных подразделений и станций, где техническому обучению не уделяется должного внимания.

Детально проанализировав недостатки по всем хозяйствам, докладчик рассказал о деятельности ревизорского аппарата и общественных инспекторов по выявлению и предотвращению нарушений безопасности движения. Достаточно сказать, что за 10 месяцев ревизорами при проведении проверок принято 3936 запретных мер, дано 1154 ревизорских указания, 477 человек, допустивших нарушения, отстранены от работы; 283 стрелочных перевода закрыты для движения; запрещена эксплуатация 244 технических средств и так далее.

На Тындинском отделении создано



С докладом выступает главный ревизор, председатель совета по безопасности движения Тындинского отделения ДВЖД В. Д. Сенотрусов

23 совета общественных инспекторов по контролю за обеспечением безопасности движения. В их составе 537 человек. Более подробно об их работе рассказал председатель филиала дорпрофсоюза Виктор Сверкунов. Он подчеркнул, что большое внимание общественники уделяют гласности своей работы и профилактике нарушений. Именно для этого по предприятиям за отчетный период выпущены по результатам проверки семь информационных листовок, 17 тревожных сигналов, проведены 37 заседаний советов общественных инспекторов. Советами рассмотрены 76 нарушений, даны 59 телеграмм в адрес руководителей предприятий, работники которых допустили нарушения требований безопасности.

Впервые общественные инспектора по безопасности движения проходили специальное обучение с отрывом от производства в Дальневосточном государственном университете путей сообщения. Необходимый уровень знаний уже получили 17 человек. Еще семеро проходят обучение.

Председатель филиала отметил активность председателей советов общественных инспекторов Виктора Лукашова (локомотивное депо Тынды), Павла Герасимова (эксплуатаци-

онное вагонное депо Тынды), Марии Латышевой и Виктора Березюка (отдел перевозок отделения дороги), Рената Бадрутдинова (станция Тынды), Валерия Амеликина (станция Беркакит), Ивана Унгурия (Юкталинская дистанция пути), Вячеслава Вырвы (Февральская дистанция пути), Дмитрия Шереметьева (Тындинская дистанция электроснабжения) и Николая Тимченко (Февральская дистанция электроснабжения).

Вместе с тем критике подвергнута неудовлетворительная деятельность руководителей советов Владимира Красильникова (Дипкунская дистанция пути), где не имеется даже списков общественных инспекторов, отсутствует, естественно, председатель. В хозяйстве грузовой и коммерческой работы и в отдельных дистанциях пути в этом направлении проявляется активность, которая, нужно признать, еще низка.

В повышении боевности общественности кроется большой резерв для обеспечения безаварийной работы на

транспорте. Об этом говорили многие, в том числе и председатель совета ветеранов отделения Владимир Ретюнский. Он предложил привлечь к важному делу ушедших на пенсию опытных специалистов — бывших работников отделения дороги, ранее трудившихся по профессиям и должностям, связанным с безопасностью движения на железнодорожном транспорте. Это очень важное замечание нашло отражение в постановлении пленума.

Поддержать почин москвичей трудиться под девизом: «Безопасность движения гарантирую!» призвала собравшихся заместитель председателя профкома станции Беркакит Надежда Крупенкова. В структурном подразделении в этом направлении нарабатан определенный опыт. По обсуждаемому вопросу принято развернутое постановление. В нем учтены прозвучавшие на пленуме серьезные и важные замечания и предложения. Все они нацелены на реализацию главной задачи — полное и безусловное решение вопросов обеспечения здоровых и безопасных условий труда и безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Геннадий АСТАХОВ

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

СОЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ РЖД СОХРАНИТ

На российском радио состоялась прямой эфир с вице-президентом Компании «Российские железные дороги» Олегом АТЬКОВЫМ. Предлагаем нашим читателям познакомиться с некоторыми вопросами, касающимися социальной сферы, ответы на которые дал во время эфира Олег Юрьевич.

— В чем заключается круг вашей ответственности, как вице-президента?

— Как вице-президент, во-первых, курирую два департамента — здравоохранения и социального развития. Больницы, поликлиники, депо, где работают цеховые врачи, куда приходят ежедневно на работу десятки, иногда сотни машинистов, помощников машинистов, требуют слаженной работы нашего персонала вместе с персоналом железной дороги. Ведь каждому пассажиру важно, чтобы

его везли нормальные люди, отдохнувшие, с хорошим самочувствием. Мы имеем свою социальную сферу не только для себя, но и готовы ею щедро делиться с, будем говорить так, нежелезнодорожниками. Простой пример: примерно 20—25 процентов нежелезнодорожников являются клиентами наших лечебных учреждений — это в среднем. А там, где нет квалифицированной медицинской помощи, туда приезжают наши поезда, как мы их называем, «Здоровье». Сейчас один такой ходит на Западно-Сибирской дороге, второй — на Северной дороге, он носит имя «Николай Пирогов», третий — на Дальневосточной дороге и заходит на Забайкальскую. Это «Терапевт Матвей Мудров».

Это поликлиники на колесах, осна-

щенные самой современной техникой, в которых ездят специалисты всех основных медицинских дисциплин. Мы приезжаем на станции, на маленькие. Мы, как правило, работаем именно этими поездами на небольших станциях, там, где подчас и нет больницы, и даже поликлиник нет, а есть амбулатории, есть фельдшер в лучшем случае. А население не только железнодорожники, а очень много нежелезнодорожного населения. Так вот на эти удаленных расстояниях до 40—45 процентов приходится нежелезнодорожников.

— Все-таки можно ли разделить социальную инфраструктуру железной дороги и страны, ведь это же болезненный процесс получается?

— Мы, имея на своем собственном балансе наши собственные социальные учреждения, предлагаем государству

разумно использовать это на паритетных началах, для того чтобы не строить ничего нового там, где у нас уже есть.

— Передавая лечебные учреждения, санатории, клубы, вы учитываете интересы государства, а учитывает ли государство ваши интересы на этой территории?

— Поскольку мы являемся компанией, на 100 процентов принадлежащей государству, и у нас есть совет директоров, который возглавляет вице-премьер Жуков и в который входят представители многих министерств на уровне первых лиц, то государственной компанией мы себя и воспринимаем.

— Как часть государства.

— Часть государства, абсолютно точно. Поэтому выстраиваем отношения здесь, исходя из той позиции, что мы выполняем социально важную фун-

кцию и задачу для всего государства в целом. Потому что даже занимаясь молодежью сейчас, мы понимаем, что в 2010 году мы можем оказаться в ситуации, когда тот демографический спад, который был много лет назад, приведет к тому, что у нас образуется дефицит кадров. Поэтому мы еще и этими вопросами занимаемся.

У нас сохранилась система детских железных дорог, которых сейчас 23 по стране. Мы их сейчас будем не просто модернизировать и реконструировать, мы будем строить новые. У нас уже есть договоренности, что в Казани будет построена детская железная дорога, 50 процентов средств на это дает местная власть и 50 процентов — РЖД. Мы сохранили у себя и продолжаем сохранять довольно большое количество дворцов культуры, которые используются очень эффективно на территориях. Примеров тому достаточно много.

О НОВОЙ СИСТЕМЕ ОПЛАТЫ ТРУДА

В ОАО «РЖД» завершена разработка новой системы оплаты труда и решением правления от 18-19 декабря 2006 года (протокол № 40) утверждено Положение о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», вводимое в действие с 1 апреля 2007 года

Основными направлениями корпоративной системы оплаты труда являются:

1. Повышение минимального размера оплаты труда до законодательно установленного прожиточного минимума в Российской Федерации и изменение структуры оплаты труда в сторону увеличения гарантированной ее части.

Установление минимального размера оплаты труда (МРОТ) на уровне прожиточного минимума является одной из основных гарантий в оплате труда работника, предусмотренных Трудовым кодексом. Это соответствует также проводимой в стране социальной политике, в рамках которой в сентябре 2007 года предусматривается повышение МРОТ до 2000 руб., а к 2009 году — доведение его до уровня прожиточного минимума.

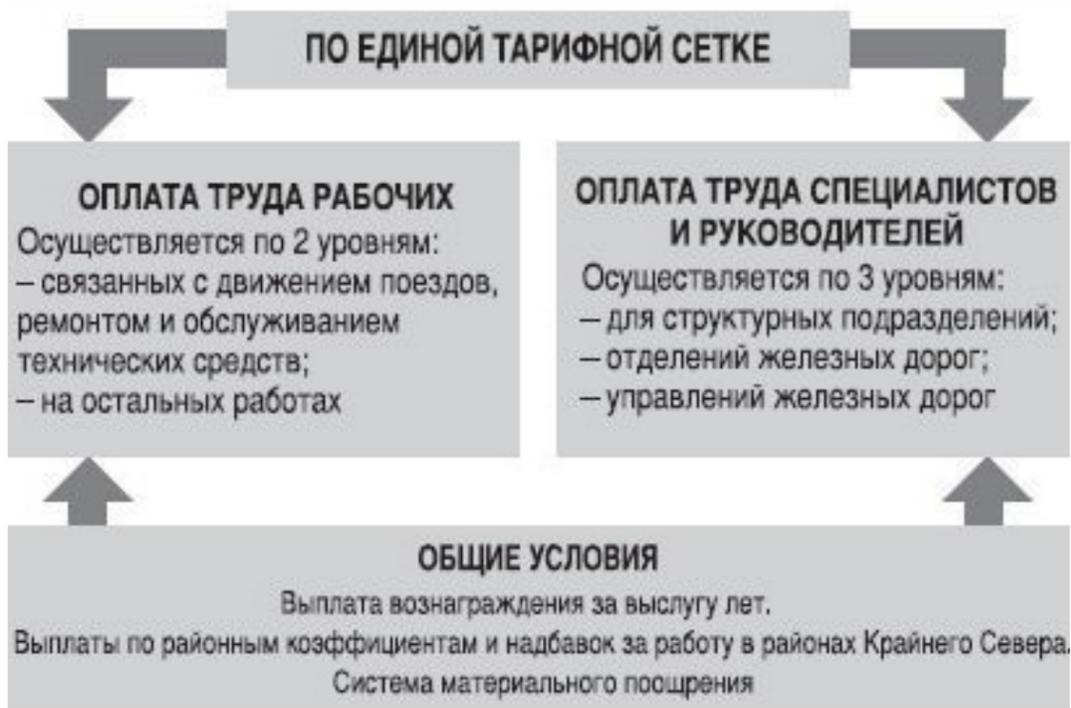
Учитывая прогноз Минэкономразвития относительно уровня прожиточного минимума в России, МРОТ в Компании с 1 апреля 2007 года предпо-

Сегодня в РЖД работает почти 285 тысяч молодых работников, что составляет 21 процент от численности всего персонала. Около 30 процентов работников со стажем работы менее 5 лет получают заработную плату на 20—30 процентов ниже, чем работники с большим трудовым стажем за аналогичный труд.

Работа железнодорожного транспорта в новых условиях требует иных механизмов мотивации продолжительности работы в Компании.

Действующая система оплаты труда ограничивает возможности по регулированию заработной платы всех категорий работников с учетом их личного вклада в результативность работы как подразделения, так и Компании в целом главным образом из-за жесткого нормирования должностных окладов специалистов и руководителей, а также дифференциации размера оплаты труда работни-

ДЕЙСТВУЮЩАЯ С 1997 ГОДА СИСТЕМА ОПЛАТЫ ТРУДА



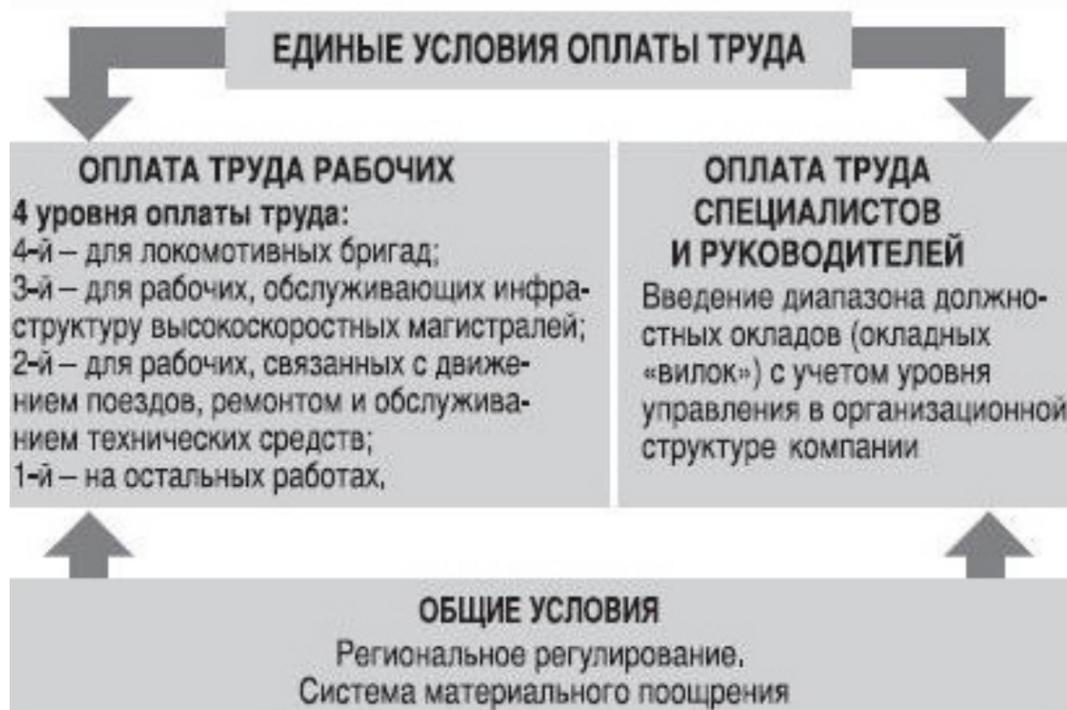
СТРУКТУРА ФОНДА ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ В ЦЕЛОМ ПО СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПО СУЩЕСТВУЮЩЕЙ СИСТЕМЕ ОПЛАТЫ ТРУДА



лагается установить не ниже 3500 руб. Сегодня минимальный размер оплаты труда в ОАО «РЖД» составляет 1976 руб., то есть МРОТ повысится почти в два раза. Стоит отметить, что сделать это в рамках действующей системы оплаты труда было бы невозможно. Именно поэтому в новой СОТ изменена структура заработной платы и в тариф (оклад) включены отдельные выплаты, применяемые в настоящее время.

Например, выплата вознаграждения за выслугу лет. Этот вид материального поощрения был введен на сети дорог еще в 1978 году в виде единовременной ежегодной выплаты и был направлен на закрепление кадров. При начислении выплаты учитывалось соблюдение трудовой и производственной дисциплины, то есть это вознаграждение зависело не только от стажа работы на железнодорожном транспорте, но и стимулировало хорошую работу. С 1992 года вознаграждение за выслугу лет превратилось в ежемесячную доплату, автоматически увеличивающуюся только с ростом отработанного стажа и не зависящую от результатов труда. В связи с этим она утратила мотивирующее значение и создала условия для существенной дифференциации заработной платы работников с большим стажем и вновь принимаемых.

КОРПОРАТИВНАЯ СИСТЕМА ОПЛАТЫ ТРУДА, ВВОДИМАЯ С 1 АПРЕЛЯ 2007 ГОДА



ков с различным стажем работы при одинаковом уровне квалификации.

При достаточно высоком уровне заработной платы ее тарифная — гарантированная часть, т.е. собственно заработная плата за выполнение трудовых функций, составляет в среднем всего 35 процентов. Остальная часть — надбавки, доплаты, вознаграждения, премии — не всегда имеют обязательный характер, в связи с чем снижается привлекательность трудовых отношений в Компании (диаграмма).

По корпоративной системе оплаты надбавки за особо сложные условия, выслугу лет будут включены в тариф, и тарифная часть в целом в фонде заработной платы составит:

- рабочих (без локомотивных бригад) — 55,2 процента;
- рабочих локомотивных бригад — 46,1 процента;
- специалистов — 54 процента;
- руководителей — 55,5 процента.

2. Переход от оплаты труда всех работников Компании на основе единой тарифной сетки (ЕТС) к построению тарифных сеток для рабочих и служащих и диапазонам должностных окладов для руководителей и специалистов (таблица).

3. Введение механизма региональ-

ного регулирования заработной платы.

4. Совершенствование системы премирования работников.

Существенно меняются условия оплаты труда локомотивных бригад. Впервые создается механизм постоянного, закрепленного в трудовом договоре, размера зарплаты в зависимости от присвоенного разряда оплаты труда. Менять СОТ локомотивных бригад необходимо для усиления мотивации их труда и соблюдения требований трудового законодательства. Одновременно хотелось бы обратить внимание, что тарифные ставки по оплате труда этой группы работников рассчитаны с учетом уровня сложности поездной работы и усиления мотивации продуктивной работы. В тарифные ставки включены: оплата времени отдыха в пунктах оборота и доплаты за работу с перерывами между поездками «туда» и «обратно». Это означает, что как за время переотдыхов, так и за раздробленный рабочий день отдельно доплата производиться не будет. В результате перехода на новую систему оплаты труда в целом по всем категориям работающих в Компании обеспечивается рост заработной платы.

В тех же случаях, когда при введении новой системы оплаты труда у отдельных работников необоснованно снижается гарантированный уровень заработной платы (тариф, выплаты компенсационного характера), этим работникам за время их работы в той же должности выплачивается соответствующая доплата до прежнего уровня заработной платы.

Эта доплата выплачивается работнику за фактически отработанное в конкретном месяце время, на нее начисляются районные коэффициенты и процентные надбавки к заработной плате за стаж работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также в южных районах Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Установленная работнику доплата к заработной плате учитывается при всех расчетах среднего заработка и индексируется в соответствии с коллективным договором.

Первостепенной задачей сегодняшнего дня является проведение необходимых мероприятий по разъяснению и доведению до каждого подразделения и каждого работника принципов и механизмов новой системы оплаты труда. И обязательства профсоюза при этом — принять активное участие в работе, обеспечив контроль за введением изменений оплаты труда с соблюдением требований трудового законодательства.

АКЦИЯ

ЛЮДИ ДОРОГИ

«МИЛОСЕРДИЕ» ВСЕГДА В ПУТИ

В 2006 году Дальневосточной дорожной организации общества Красного Креста исполнилось 50 лет, и все мероприятия проводились под девизом «50 лет Красный Крест с вами и для вас».

Работа проводилась по программам «Милосердие», «Донорство», «Внимание, туберкулез», «Членский билет», «Внимание, катастрофа».

Приоритетной программой является программа «Милосердие». В ходе 60 акций оказана благотворительная помощь 4,7 тысячи нуждающихся на сумму свыше 890 тысяч рублей. Акции проводились ко Дню Победы, Дню защитника Отечества, к 70-летию локомотивного депо, Дню железнодорожника и др. В рамках Дня инвалида были приобретены и доставлены адресатам 13 инвалидных колясок: в Тынду, Облучье, Владивосток, Хабаровск.

Поезд «Милосердие» и одноименный автопоезд прошли по маршрутам: Комсомольск—Советская Гавань, Комсомольск—Волочаевка-2, Хабаровск—Архара, Уссурийск—Хасан, Владивосток—Находка—Партизанск. Продуктовые наборы, одежда, обувь, аптечки, медикаменты, очки, средства

реабилитации получили 2858 человек на сумму 474 тысячи рублей.

Совместно со службой медицинского обеспечения проводятся мероприятия по программе «Внимание, туберкулез». Противотуберкулезные кабинеты обеспечивались санитарно-просветительской литературой, медикаментами, больным выдавались вещи и продукты, всего обслужено 193 человека на сумму 44 тысячи рублей.

В Уссурийске, Комсомольске, Хабаровске проводились информационно-пропагандистские мероприятия по вовлечению в ряды безвозмездных доноров студентов железнодорожных техникумов, Дальневосточного государственного университета путей сообщения, железнодорожных предприятий. Откликнулись около 300 человек, что имеет большое значение в условиях дефицита донорской крови в медицинских учреждениях. По программе «Донорство» поддерживаются бывшие железнодорожники — почетные доноры СССР и РФ.

За год членами Российского общества Красного Креста стали 7 тысяч человек.

Служба по связям с общественностью ДВЖД

НА СТРАЖЕ БЕЗОПАСНОСТИ



Людмила Андреевна Магда, фельдшер предрейсового медосмотра в доме отдыха локомотивных бригад оборотного депо Токи, с удовольствием демонстрировала мне свое небольшое хозяйство. Кабинет, где она принимает машинистов и их помощников, небольшой, но очень уютный.

Приехала в Хабаровский край Людмила Андреевна после окончания Свободненского медицинского училища. Сразу работала в роддоме линейной больницы на ст. Совгавань-Сортировочная. Было это более сорока лет назад. Затем на станции осталась только поликлиника. Трудилась и там, а когда на ст. Токи открыли ПРМО, перешла туда, где и трудится девятый год.

Как признается сама, всех машинистов знает уже наизусть.

— Переживаю за них. Ведь трудятся в сложных условиях. Сейчас, конечно, условия улучшаются, обновляются тепловозы, надеюсь, легче работать станет.

В ответ за заботу и внимание члены локомотивных бригад платят ей тем же, отзываясь о своем фельдшере очень тепло.

Антонина ПИВНЕВА

НОВИНКИ

ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

НАС «ПОВЕСЯТ» НА ОСОБЫЙ КОНТРОЛЬ

Железнодорожников снабдят электронной медицинской картой

— Железные дороги — это стальной хребет российской экономики. И надо быть уверенным, что здоровье работника, который ведет состав по стране, не подведет и позволит ему справиться со своими обязанностями, — пояснил нововведение начальника департамента здравоохранения ОАО «РЖД» Сергей Краевой.

Чтобы сохранить статус самого безопасного транспорта страны, руководство РЖД пошло на революционные меры. Все 17 депо железных дорог России постепенно оснащаются специальным компьютерным оборудованием. Накануне рейса бригада проходит на нем короткий медицинский осмотр. И тут уж что есть, то есть. Шалют давление, зрение, нервы, неважная кардиограмма, плохое самочувствие — компьютер сразу это отметит, и уговорить его исправить минус на плюс не удастся. Система защиты продумана так, что цифровая информация вносится только в одностороннем порядке — с приборов и исправлению не подлежит. Бумаги, что приятно, для такой электронной карты здоровья не требуются. Потерять ее, вырвать страницу-другую в корыстных целях тоже не удастся.

Вся информация о сотруднике фиксируется в базе данных поликлиники, где он прикреплен. А выжимка, самое главное сохраняется на личной флэш-карте работника. Повесил такой «брелок» на шею — места не занимает. А вмещается в нее два мегабайта информации: паспортные данные, история болезни, аллергия на препараты, перенесенные заболевания, их лечение, операции, все последние снимки, диаграммы, результаты анализов. Окажись ты хоть в тундре, хоть в Гималаях, главное, чтобы у врача под рукой был компьютер, в крайнем случае, ноутбук. И тогда вся картина заболеваний пациента как на ладони. Порой счет идет на минуты, поставить в такой ситуации правильный диагноз, тем более назначить своевременное лечение — дорогого стоит.

К слову, о дороговизне: с таким электронным «зеркалом здоровья» выигрывают буквально все. Человеку не нужно мотаться по врачам, сдавать десятки раз одни и те же анализы, делать рентген, флюорографию и прочее, как это у нас часто бывает. А государство (клиника) не тратит на этот

дубляж свои финансы и труд медиков.

Ноу-хау железнодорожников вызвало бурный интерес других организаций. Завести «карты здоровья студентов» уже мечтает Санкт-Петербургский университет. Наши нефтяники, газовики, работающие вахтовым методом, туркомпании тоже не прочь приблизиться к прогрессу. На подходе, надо думать, авиация и морской транспорт. Ведь им тоже наверняка захочется побороться за статус «самых безопасных».

С 2007 года карты начинают выдавать работникам локомотивных и поездных бригад, а впоследствии новаторский проект ведомственной медицины железнодорожников может быть интегрирован в единую медицинскую информационную систему страны. Причем эта информация, с одной стороны, защищена от несанкционированного доступа, а с другой — может пополняться новыми записями, сделанными в любой другой клинике.

В отличие от подобных проектов, реализованных за рубежом, презентованная «электронная карта здоровья» имеет ряд преимуществ. Как объясняет Олег Атьков, зарубежные проекты используют решения в виде Smart-карт, чиповых или лазерных карт, требующих наличия в клиниках специальных считывающих терминалов и развитой структуры телекоммуникаций, а также широкополосных каналов связи. Но у нас в стране далеко не все больницы имеют необходимые для этого каналы связи, зато компьютеры есть везде. К тому же ставить считывающие устройства каждому врачу — это огромные деньги. Так что для России решение, предложенное ОАО «РЖД», оптимально. То, что «электронные карты здоровья» способны решить многие проблемы в здравоохранении, очевидно. Вопрос: почему же этот проект, о котором столько говорят в рамках национального проекта «Здоровье», появился именно в железнодорожном медицинском ведомстве? «Это стало логичным продолжением внедрения высокотехнологичных видов медицинской помощи в ОАО «РЖД». Так, в железнодорожном здравоохранении созданы информационные системы, позволяющие отслеживать динамику состояния здоровья железнодорожников, и самая крупная в

России телемедицинская сеть.

Есть еще одна причина того, что реализация подобного проекта оказалась возможной в железнодорожной медицине. Дело в том, что это ведомство успешно внедряет единые стандарты для всех своих медицинских учреждений. Сейчас над созданием единых стандартов оказания медицинской помощи работают и в Минздравсоцразвитии. Внедрение таких стандартов сделает возможным распространение опыта ОАО «РЖД» по использованию «электронных карт здоровья» в масштабах России. И это будет далеко не первым опытом применения высоких медицинских технологий, разработанных в ОАО «РЖД», вне железной дороги.

По решению президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина в этом году был создан консультативный совет, в состав которого вошли ведущие ученые в области медицины. Одна из задач совета — разработка на базе ведомственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД» стандартов и рекомендаций для последующего тиражирования в практическое здравоохранение Российской Федерации. Уже сейчас телемедицинские технологии, разработанные в ОАО «РЖД» (напомним, что Олег Атьков является президентом Российской ассоциации телемедицины с 2000 года), используются для консультации пациентов в других организациях здравоохранения. Применяются дистанционные видеоконсультации и телеконсилиумы, плановые и экстренные телеконсультации с ведущими медицинскими центрами России и других стран, интерактивное телеобучение, создаются портативные переносные спутниковые телемедицинские комплексы. «Разработанные нами технологии мобильных телемедицинских комплексов внедряются в систему муниципального здравоохранения, — говорит Олег Атьков. — Сейчас такие комплексы начинают внедряться в Ямало-Ненецком автономном округе, в окружной больнице». А «электронная карта здоровья», по мнению Олега Атькова, с успехом может применяться в ведомственной медицине других отраслей (например, газовой и нефтяной), в страховой медицине и для россиян, чья работа связана с длительными командировками, в том числе с зарубежными.

ГРЕЙПФРУТ ПРОТИВ ГРИППА

Грейпфруты буквально напичканы здоровьем. И в их мякоти и в кожуре много органических кислот, сахаров, минеральных веществ, пектинов, витаминов, особенно витамина С, эфирных масел. При хранении количество витамина С (особенно в кожуре) почти не уменьшается.

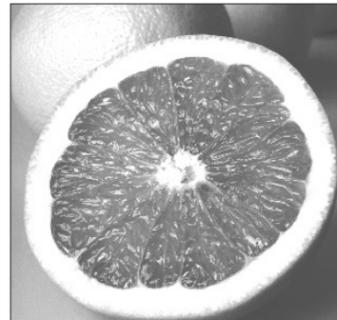
Природа соединила в грейпфруте сразу три вкусовых ощущения: сладкое, кислое и вяжущее. Сладкий вкус, воздействуя на мозг через рецепторы языка, способствует расширению сосудов. Кислый — усиливает выделение желудочного сока, вяжущий помогает при инфекционно-воспалительных процессах. Поэтому грейпфрут окажет благотворное влияние и при гипертонии, и при пониженной секреции желудочного сока, и при ангине...

Грейпфрутовый сок, выпитый перед едой, способствует возбуждению аппетита, лучшему перевариванию пищи, нормализации кишечной флоры.

В период эпидемии гриппа рекомендуется пить горячий чай с добавлением нескольких ложек свежеежатого грейпфрутового сока. Особенно полезен такой душистый напиток больным с острым и хроническим бронхитом.

При упорном кашле можно накладывать компресс из мякоти плода на область между лопатками. Обычно после трех процедур кашель заметно уменьшается.

Можно провести лечебный курс ингаляций с грейпфрутом. Мелко нарезанную цедру заваривают крутым кипятком и дышат над паром, делая форсированные вдохи. Курс из десяти процедур по 3—5 минут помогает при неврозах, головных болях, снимает нервное напряжение, а также отлично лечит все воспалительно-инфекционные заболевания органов дыхания. Для ингаляции можно использовать готовое эфирное масло.



ЭТО ИНТЕРЕСНО

Яблоки и помидоры защищают легкие

Английские ученые утверждают: если съедать ежедневно хотя бы по половинке яблока, риск заболевания легких уменьшается вдвое.

Таким же эффективным средством, по их мнению, являются и помидоры. Целительную силу яблок и помидоров продемонстрировали клинические испытания, в которых приняли участие 2600 человек с диагнозом «бронхит» и «астма». Оказалось, что симптомы этих болезней заметно ослабевают, если пациент съедает в неделю не менее пяти яблок или трех помидоров.

Капризные антибиотики

Американские ученые установили, что кальций, железо, магний и

алюминий, входящие в состав некоторых лекарств, могут ослабить действия антибиотиков на 75 процентов. Поэтому, чтобы получить эффект от приема антибиотиков, не следует совмещать их прием с подобными препаратами.

Кальций, например, содержат многие препараты для профилактики и лечения остеопороза. Алюминий, магний и кальций нередко входят в состав лекарств, назначаемых при гастрите, изжоге, язвенной болезни желудка. Железо включают в состав препаратов, используемых при анемии. Кроме того, эти элементы содержатся во многих поливитаминах и пищевых добавках.

Принимая антибиотики, внимательно читайте аннотации к другим лекарствам, которые вам назначили.

Любимый праздник — Новый год

Почему мы все так любим новогодний праздник? Для детей это сказка, время чудес и подарков! Для нас, взрослых, это возможность хоть на часок вернуться в детство, забыть о своих проблемах, поводить вместе с ребятами хоровод вокруг елки. А еще это возможность полюбоваться и порадоваться успехам наших детей. И, конечно же, погордиться: «Как вырос ваш Ванечка! Какая умница Машенька! Как замечательно танцует наша Анечка!»



Фото на память с Дедом Морозом

А кто еще, как ни друзья и коллеги, разделит вашу радость по поводу подрастающих и хорошеющих с каждым днем детишек.

Чтобы иметь возможность водить хоровод и любоваться елкой, нужно первым делом елку организовать. Дело это хлопотное. Но разве профсоюзных

активистов могут испугать трудности? На Спасском узле работники района контактной сети и района электроснабжения уже в течение трех лет организуют новогодние праздники для своих детей. Приглашают кукольный театр, наряжают елку, уст-



Новогодние подарки от Роспрофжела

раивают игры и конкурсы.

А в этом году и работники Сибирцевского района контактной сети, района электроснабжения и тяговой подстанции тоже решили порадовать своих

ребятишек. Профгруппы Виктория Зыкина и Наталья Чумакова занялись организацией новогоднего праздника. Профком Уссурийской дистанции электроснабжения выделил деньги на оплату мероприятия и призов. Помочь в проведении согласились работники детского сада № 12. А чтобы интересно

было и тем детям, которые посещают детский сад, подготовили новый сценарий праздника. Родители привели много деток совсем маленьких до трех лет, но и школьникам праздник понравился. Злой Кащей вместе с чудовищным Драконом пытались испортить праздник и похитили Деда Мороза. Но Дедушка Мороз сумел отправить детям письмо с просьбой о помощи. Снегурочка, ее друг Снеговик и все дети дружно спасали Деда Мороза. Как всегда, добро победило зло. Спасибо всем, кто подготовил и организовал праздник.

А вывод все сделали однозначный: на следующий год обязательно повторим!

Татьяна БУРЯК,
председатель профкома
Уссурийской дистанции
электроснабжения

ПУТЕШЕСТВИЕ

КРЕМЛЕВСКАЯ ЕЛКА ПРИНИМАЕТ ГОСТЕЙ



В дни зимних каникул дети железнодорожников побывали в Москве на главной елке страны. Возможным это стало благодаря заботе руководства акционерного общества «Российские железные дороги» и Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.

Для родителей путевки обошлись в 10 процентов от общей стоимости, остальное на паритетной основе профинансировали ОАО «РЖД» и профсоюз. Экскурсионные программы разработаны турагентством Роспрофжела «Тур Лайт», которое совместно с отделом социальной сферы ЦК профсоюза обеспечило комфортное проживание и организацию досуга ребят в местах отдыха. Департаментом социального

развития были подготовлены документы и сметы, департаментом здравоохранения — медицинское обеспечение на самом высоком уровне, Федеральной пассажирской дирекцией — своевременная доставка, транспортной милицией — безопасность детей.

Пятого января дети побывали на главной елке страны в Кремле. Они не только участвовали в развлекательных мероприятиях, водили хоровод вокруг елки, но и посмотрели красочное новогоднее представление с чудесными декорациями и костюмами.

Каждый день был насыщен интересными мероприятиями. Экскурсии по Москве, в том числе и по ночной, посещение Третьяковской галереи, прогулки по Старому Арбату, Оружейная

палата, где ребята увидели одежду, карету, украшения императоров России. Незабываемым стало посещение Поклонной горы. Увиденное потрясло юные души, подвиг советского народа в ВОВ запал глубоко в сердце.

Закончился праздник во Всероссийском выставочном центре, где при финансовой поддержке профсоюза «Эстафета юности» провело Российское физкультурно-спортивное общество (РФСО) «Локомотив». Открыли ее четырехкратный олимпийский чемпион, председатель РФСО «Локомотив» Александр Попов, первый заместитель председателя Роспрофжела Анатолий Сухов, заместитель Департамента управления персоналом Олег Шунатов и начальник отдела департамента социального развития Владимир Новичков. Участниками спортивного праздника стали более 700 юных путешественников. Особенно увлекла всех командная приключенческая игра «Экстрим не по-детски», куда были включены такие серьезные испытания, как Волшебные тропы, Разрушенный мост, Глаз Дракона, Забор, Паутина, Переправа и многие другие. Это последнее из всех незабываемых впечатлений, которые дети увезли домой после зимних каникул вместе с подарками от «Локомотива». А в Хабаровске детвору ожидали подарки от дорпрофсожа.

Евгения ЮДИНА

«СВИНОФЕРМА» РОДИЛАСЬ ИЗ СНЕГА

Нынешняя зима в Тынде выдалась удивительно снежной. Обильные осадки доставили уйму хлопот и самим горожанам, и работникам коммунальных служб, вынужденным по роду своей деятельности ликвидировать последствия капризов природы.

А вот мы это климатическое обстоятельство решили использовать по-своему, — рассказывает председатель профкома отделенческой больницы на станции Тында Татьяна Малова. — Чтобы наступающий Новый год всем нам больше запомнился, наметили встретить его смотром-конкурсом фигур из снега. Благо, что материала для работы предостаточно.

И к а к и х директивных указаний на сей счет не выдавалось. Основное требование — как можно больше выдумки, фантазии и остроумия. Намеченный на начало декабря конкурс стартовал, скажем так, ни шатко ни валко. Медики роптали на сильные морозы, дефицит времени, находили другие отговорки.

Однако все изменилось после того, как добрый почин сделал коллектив детского поликлинического отделения во главе с заведующей, членом профкома больницы Еленой Рючиной. Там организовалась инициативная группа. Она определила тематику скульптуры, выбрала место для ее установки. И вот в свободное от работы время врачи, медсестры и санитарки изваяли свое творение. На площадке неподалеку

лено на конкурсе достаточно широко, — продолжает рассказ профсоюзный лидер. — Это и неудивительно. Наступающий год по восточному гороскопу пройдет под знаком Розовой Свиньи. При этом не забыты и таежные сородичи домашних хрюшек. Под руководством профгруппора административно-хозяйственной части Людмилы Анисимовой создана в натуральную величину фигура дикого кабана — вепря.

Хотя есть и другие направления. К примеру, профгруппа эндоскопии и УЗИ-диагностики вылепила смешную снежную бабу Тракторину Дормидонтовну. Представлявшая ее комиссии одетая



«Хрюшкин домик» представляет старшая медсестра приемного отделения Валентина Гашинская

раженной санитарка Людмила Гузева охарактеризовала героиню как личность яркую и привлекательную. Она радуется жизни, дышит полной грудью и призывает всех остальных делать то же самое. Следует заметить, что таких представлений работ было много. Они сопровождалась стихами, юмором, поздравлениями.

Чуть далее расположились снеговик, Деды Морозы, ежик. А вот профгруппа операционного блока создала на снегу огромную медицинскую эмблему — змею, склонившуюся в чашу. Устроители конкурса и не ожидали, что появится такой забавный и оригинальный снежный городок. По нему с интересом бродят не только больные, но простые посетители: горожане, которые услышали про необычный вернисаж. Люди с удовольствием фотографируются среди фигур на память. Особенно мамы с ребятами. Здесь мне встретилась врач-терапевт Виктория Подопригора. Она сейчас находится в отпуске по уходу за вторым ребенком — дочери Лизочке исполнилось четыре месяца. Но, услышав про конкурс, врач пришла «поболеть» за своих. И малютку с собой прихватила. Доктор попросила меня запечатлеть ее вместе с коллегами рядом с «Хрюшкиным домиком». Я удовлетворил эту просьбу, а чуть позже и сам не удержался от соблазна сфотографироваться рядом с очаровательным творением рук человеческих.

В пору хоть сеансы психотерапии здесь устаивать, — шутят врачи. — Эти творения прекрасно настроение поднимают. С этим трудно не согласиться. Как и с тем, что тындинские медики прекрасно проявляют себя не только в основном деле, но и в художественном творчестве.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора



Тракторина Дормидонтовна и ее создатели

от отделения появилась симпатичная Хавронья в окружении елочек.

Одновременно с детской поликлиникой за дело принялись профгруппы женской консультации во главе с профгруппоргом Ириной Ериной и патолого-анатомического отделения, где главную скрипку играл заведующий отделением, член профкома больницы Анатолий Филиппов. Их усилиями на снежном вернисаже появилась еще одна Хрюшка и группа неизвестных всем нам с детских времен поросят: Ниф-Ниф, Нуф-Нуф и Наф-Наф.

Ну а дальше дело пошло веселее. Коллектив травматологического отделения создал целую композицию, назвав ее «Хрюшкин домик». Представьте себе стоящую в лесу избушку. К ней направляются Снегурочка и Колобок. А из окошка выглядывает любопытное рыло хозяйки: кто это пожаловал к ней в гости? Получилось очень живо, непосредственно и забавно.

— Вообще-то свинство, в самом лучшем смысле этого слова, представ-

СУПЕРМАРАФОН ОТ БАМА ДО ПХЕНЬЯНА

Год сдачи Байкало-Амурской магистрали в постоянную эксплуатацию, 1989-й, ознаменовался проведенной организацией ДСО «Локомотив» Байкало-Амурской железной дороги и строителей БАМа (в ту пору они действовали в Тынде раздельно) уникальной серией супермарафонских пробегов «БАМ-89». Серия эта была международной: на различных ее этапах принимали участие спортсмены США, Канады, Австралии, Новой Зеландии, Франции, ФРГ, Англии, Швейцарии и ЧССР.

Бамовский марафон — это новый, нетрадиционный путь поиска и завязывания внешнеэкономических контактов, развития международного туризма на БАМе и, естественно, активная пропаганда здорового образа жизни и оздоровительного бега. Особое место в череде пробегов занимал стартовавший в октябре того же года из Тынды Международный пробег мира «БАМ—Пхеньян». Его спонсорами выступили тогдашние производственное объединение «Тындалес», ППСО «Бамтрансстрой». Команда молодых строителей магистрали пробежала свыше шести тысяч километров, доставив в столицу КНДР обращение к участникам XIII Всемирного фестиваля молодежи и студентов, состоявшегося в июле 1989 года. В нем говорилось: «БАМ — это путь в будущее СССР, путь к освоению природных богатств Сибири и Дальнего Востока. Нам нужен прочный мир, чтобы закрепить в стране демократические преобразования.

У военной конфронтации есть мировоззренческая созидательная альтернатива. Мы предлагаем сделать обширную зону БАМа местом международного сотрудничества, совместного предпринимательства. Здесь очень много подземных богатств — каждому хватит дела. Мы приглашаем все страны, кто придет к нам с добрым сердцем, принять участие в разумном, экологически грамотном использовании этих сокровищ.

В этом году по БАМу непрерывным потоком пойдут поезда. Пусть они при-

везут к нам настоящих друзей, кому дороги идеалы мира!»

Вот что рассказывает об этой беспрецедентной акции руководитель пресс-центра Пробега мира-89 «БАМ—Пхеньян» Виктор ЧУЛЬ:

— Позади пограничный Хасан, последние метры железнодорожного моста, соединяющего территории СССР и КНДР. Построение команды перед стартом. Сильный ветер беспощадно треплет знамена и нагрудные ленты.

И — воздух взорвался многотысячным скандированием: «Сок пан Рим Су Гён! Свободу Рим Су Гён!» Мы врываемся в бурлящую людскую колыхальню: крики, сливающиеся в мощный гул, тысячи протянутых навстречу рук, горящие глаза. В бесконечном людском коридоре натянута множество разноцветных лент. Забыты усталость и трудности пробега длиной в три тысячи километров по дальневосточной земле. Живительной силой в нас вливается энергия возбужденной толпы.

«Свободу Рим Су Гён!» — таков девиз нашего марафона. Но только сейчас мы поняли, какой страстью наполнено желание миллионов корейцев добиться освобождения мужественной двадцатилетней студентки, выразившей чаяние народа о воссоединении родины. Об этом говорилось на митинге в пограничном городке Туманган. И на множестве митингов, прокатившихся волной по маршруту марафона через провинции Северный и Южный Хамгён до Пхеньяна. В них приняли участие сотни тысяч корейцев.

Рим Су Ген, студентку Сеульского университета, называли тогда в мире и сейчас продолжают называть «Цветком объединения». Миллионной южнокорейской студенческой организацией «Чондэхэб» она была делегирована на XIII Всемирный фестиваль молодежи и студентов. Гость фестиваля, известный советский поэт Лев Ошанин, посвятил ей свое стихотворение «Кореянка», написанное там же, в столице КНДР:

...Их много сошлось

под Пхеньянской луной:

Всех наций, всех рас и оттенков.

СОРЕВНУЕМСЯ

КУБОК ОСТАЕТСЯ В НОВОМ УРГАЛЕ

В середине декабря в поселке Новый Ургал состоялись спортивные соревнования среди мужчин по волейболу и мини-футболу на кубок Ургала, в которых приняли участие команды Комсомольска-на-Амуре (ФСК «Локомотив»), Чегдомына и Нового Ургала.

Открытие соревнований прошло в спортивном зале Дома культуры железнодорожников в торжественной обстановке. Капитаны команд под звуки гимна подняли флаг Российской Федерации. С напутственным словом и пожеланиями удачи и спортивных достижений приветствовал участников соревнований представитель ФСК «Локомотив» Ф. А. Анучин.

В соревнованиях по мини-футболу приняли участие четыре команды. Места распределились следующим образом: четвертое место — Комсомольск-на-Амуре, третье — Чегдомын, второе — «Локомотивец» (Новый Ургал), первое место заняла команда «Локомотив» (Новый Ургал).

В соревнованиях по волейболу

также приняли участие четыре команды. Первое место заняла команда Нового Ургала «Локомотив-2», второе у комсомольчан, на третьем месте оказался «Локомотив», на четвертом — «Локомотив-1» (обе команды из Нового Ургала).

Подводя итоги дня приятно осознавать, что, несмотря на трудности нашего времени, массовый спорт все-таки живет и развивается. Находится немало энтузиастов, которые тренируются и соревнуются в свободное от работы время. Ну и, конечно же, переполняет наши сердца гордость, что спортсмены Нового Ургала и в волейболе, и в мини-футболе в этот день были лучшими. Хороший пример для девочек и мальчишек нашего поселка.

Поздравляем победителей и участников соревнований!

Светлана ГОРЧАКОВА,
заведующая частью спортивно-зрелищных мероприятий ДК железнодорожников

ст. Новый Ургал

И только от Южной Кореи одной Единственная студентка.

Казалось бы, ей не лететь

и не плыть,

Добраться всех прочих быстрее —

Лишь легкими ножками

переступить,

Шагнуть из Кореи в Корею.

Но злость перекрыла

дорогу насквозь,

Как будто не люди там жили.

И ей добираться, бедняге,

пришлось

Сквозь разные страны чужие...

Тому, как оказалось, были свои причины. Сеульское правительство посчитало Пхеньянский фестиваль «местом политической пропаганды» против США и Южной Кореи и не разрешило «Чондэхэбу» участвовать в нем. Хотя эта организация получила официальное приглашение на XIII Всемирный от постоянной комиссии Международного и Корейского подготовительных комитетов фестиваля.

Президент «Чондэхэба» Им Чжон Сок не раз подчеркивал: Рим Су Гён была направлена в Пхеньян, чтобы дать делегатам юности планеты представление о стремлении южнокорейской молодежи к единой Кореи. Лозунги об этом девушка, добравшаяся на фестиваль кружным путем, через Чехословакию, провозглашала на фестивале. За что и поплатилась. Вернувшись в Южную Корею через военно-демаркационную линию в Пханмунчжоме, она тут же была арестована и предана скорому на руку суду. Обвинение в нарушении так называемого закона о государственной безопасности и десять лет тюремного заключения — вот что ждало ее в Сеуле. Разве не жестоко? Тем более к человеку, чья жизнь едва перевалила за второе десятилетие.

Вспоминаю, как на собрании команды перед стартом в Тынде руководитель пробега Валентин Суцевич наставлял ребят: «Да, мы посвятили марафон освобождению Рим Су Ген, собрали тысячи подписей под воззванием в ее защиту. Но помните: дело самих корейцев решать внутренние

вопросы страны. Будьте политически зрелы, тактичны». Теперь можно смело утверждать: на высоте народной дипломатии оказались бетонщик производственного объединения Бамстройиндустрия Александр Лебедев, плотник института Гипрожелдорстрой Валентина Добилиевичус, проходчик Бамтоннельстроя Николай Бочаров, механик Георгий Сенотрусов, слесарь треста «Мостострой-10» Виктор Соколов, водители треста «Мостострой-10» Евгений Бельков, Тындинского автотранспортного предприятия Олег Коровкин, автобазы отделения временной эксплуатации треста Тындатрансстрой Николай Колобашкин, треста Бамстроймеханизация Виктор Хоменко, председатель Тындинского райсовета ДСО «Локомотив» Байкало-Амурской железной дороги Станислав Савицкий и другие члены команды.

Марафон дал нам счастливую возможность ближе узнать обычаи, уклад жизни трудолюбивого корейского народа. В провинции Северный Хамгён мы видели мощные комбинаты, построенные при техническом содействии СССР. Чугун, сталь, прокат выпускают металлургическое объединение имени Ким Чака в Чхончжине, Солнечинское сталелитейное объединение, Луренский металлургический завод. Машиностроительные предприятия Южного Хамгёна изготавливают станки, электрические, горные, рыболовецкие, строительные, сельскохозяйственные машины. Развита и химическая промышленность. На приемах руководители провинций говорили нам, что корейские товарищи могли бы стать надежными деловыми партнерами при освоении зоны БАМа.

Пробег завершился в Пхеньяне. Казалось, все жители города вышли встречать бамовцев. Многокилометровый людской коридор вдоль улиц красавицы-столицы КНДР. Дети в школьной форме, женщины в национальной одежде, рабочие в спецовках. Переполненные балконы высотных зданий. Даже певица Алла Пугачева, которую мы случайно встре-

тили в гостинице «Корё», отметила всенародную популярность сверхмарафона. Каждый вечер о пробегах рассказывало телевидение.

Но парни относились к обрушившейся на них славе спокойно. Понимали, что это отражение благородной цели, сплотившей народ, — борьбы за освобождение мужественной студентки мы передали подписи под воззванием в ее защиту, другие документы сверхмарафона. Передали и письмо членов команды в южнокорейскую тюрьму. Вот отрывок из него: «Рим Су Гён! Мы преодолели свыше трех тысяч километров по сибирской и дальневосточной земле, собрали более ста тысяч подписей под воззванием за твое освобождение. Мы включили тебя членом команды и на каждом этапе пробегаем твою фестивальную милю вместе с тобой».

Ким Чан Рё, заместитель председателя комитета за освобождение Рим Су Гён, горячо поблагодарил участников Пробега мира. Мы спросили у него, как развивается мировое движение за спасение Рим Су Гён? Он ответил:

— В различных странах создаются комитеты за ее освобождение. Проводятся митинги и демонстрации перед посольствами Южной Кореи и США. Распространяются листовки и заявления. С призывом включиться в это движение обратился к католикам римский папа. В Алжире состоялась международная конференция адвокатов, высказавшаяся в поддержку мужественной студентки. Около ста молодежных организаций включились в сбор подписей в защиту «Цветка объединения».

Забегая вперед, следует сказать, что под давлением мирового общественного мнения правители Южной Кореи вынуждены были вскоре выпустить Рим Су Гён на свободу. Отрадно сознавать, что в благородное дело освобождения ставшей при жизни легендой студентки внесли свой вклад бамовские спортсмены.

Окончание на 8-й стр.



Фото из архива ФСК «Локомотив»

Наши в Москве

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Уважаемые читатели!

В марте 2007 года исполняется 70 лет со дня образования дорожного физкультурно-спортивного клуба «Локомотив».

Руководство клуба совместно с редакцией газеты «Профсоюзная жизнь» решили воссоздать историю развития спорта на нашей дороге. Поэтому мы решили объявить конкурс на лучшие материалы, касающиеся деятельности ФСК «Локомотив».

Мы приглашаем принять в нем участие не только профсоюзный актив, но и всех читателей газеты. Ведь многие из тех,

кто трудится на дороге не одно десятилетие, могут рассказать много интересного о том, какие виды спорта были популярны в шестидесятых—семидесятых годах среди железнодорожников, как организовывались и проводились соревнования, кто принимал в них участие, каких успехов достигали. Ценными будут выступления самих спортсменов-любителей, их воспоминания о конкретных событиях.

Мы приглашаем принять участие в конкурсе и наших дорогих ветеранов. Ведь на их памяти столько интересных фактов, способных внести неоценимый вклад в создание истории физкультурно-спортивного общества «Локомотив».

Конкурс продлится до 31 декабря 2007 года.

СУПЕРМАРАФОН ОТ БАМА ДО ПХЕНЬЯНА

Окончание. Начало на 7-й стр.

Благодарность корейцев, внимание к нам мы постоянно ощущали во время насыщенной культурной программы в Пхеньяне. Посетили мемориальное кладбище революционеров на горе Тесон, памятник советским воинам на горе Моран, объекты XIII Всемирного фестиваля молодежи и студентов.

Однажды вечером мы смотрели красочное представление в цирке, в антракте подошла женщина, представилась:

— Ли Киль Гу, американская певица. Благодарю вас за вклад в наше общее движение.

Продолжили разговор в гостиничном номере. Ли Киль Гу рассказала, что она является председателем отделения музыки Совета художественных деятелей национальной культуры, объединяющего корейцев, проживающих в США. Совет многое делает для воссоединения Кореи, идя своим путем. Ли Киль Гу убеждена, национальная культура не признает демаркационной линии.

Певица часто приезжает в Северную и Южную Корею, встречается с композиторами, певцами. Обмен музыкальным опытом, создание совместных произведений — один из шагов к воссоединению.

Организаторы Пробега мира, все члены команды от всего сердца поблагодарили руководителей провинций Северный и Южный Хамгён, Общества корейско-советской дружбы и его ответственного секретаря Цой Мин Дина, всех корейских друзей за гостеприимство, радушие, содействие в проведении митингов, встреч.

Добрая инициатива молодых бамовцев всколыхнула всю Северную Корею. Марафонские пробеги много лет проводились в КНДР в честь знаменательных дат в истории государства. Маршрут «БАМ—Пхеньян» под девизом «Разрушить железобетонную стену и открыть свободу передвижения между Севером и Югом Корейского полуострова» был повторен в следующем, 1990 году. А в 1992 году молодые бамовцы посвятили пробег 80-летию со

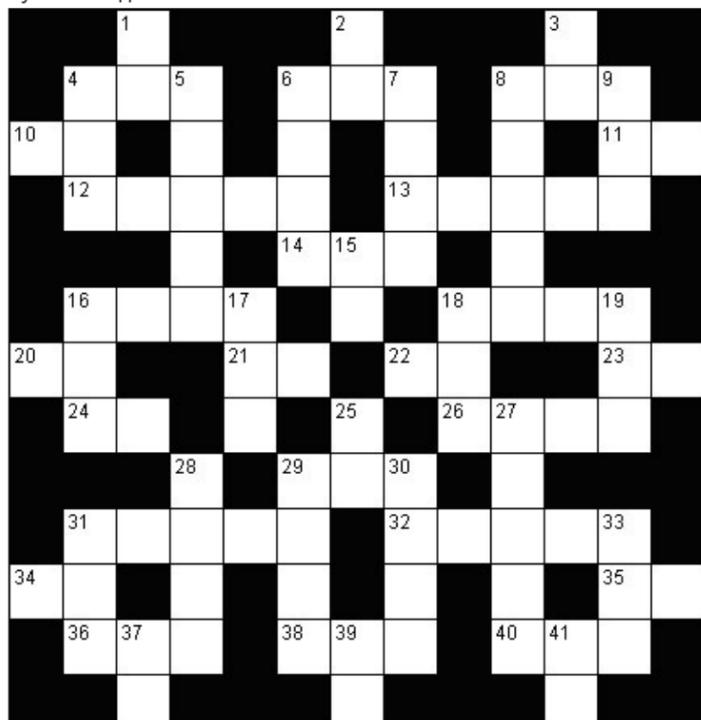
дня рождения президента КНДР Ким Ир Сена.

Некоторые из участников сверхмарафона-89 «БАМ—Пхеньян» и по сей день живут в Тынде и продолжают активно участвовать в деятельности ФСК «Локомотив» Тындинского отделения ДВЖД. Евгений Бельков и Станислав Савицкий ушли в бизнес. Они стали спонсорами и участниками проходившего недавно в городе зонального турнира по большому теннису. Бойцы отряда «Московский комсомолец» Николай Колобашкин и Олег Коровкин продолжают трудиться водителями. А в свободное от работы время ветераны спорта выходят померяться силами с молодежью на футбольное поле и лыжню. Николай по сей день хранит красную майку участника с надписью «Маршфон БАМ—Пхеньян». Все они говорят, что дни пребывания в КНДР в октябре 1989 года они запомнили на всю жизнь.

Записал
Геннадий АСТАХОВ

«С ДВОЙНЫМ СИРОПОМ»

В кроссвордах этого типа в каждой клетке расположены сразу две буквы загаданного слова.



ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

4. Водопад, скачущий по лесенке. 6. Рабочее место белки, одержимой трудовым энтузиазмом. 8. Месяц, когда вы не сможете открыть в автобусе окно, то самое, которое не могли закрыть в декабре. Леонард Левинсон. 10. «Студень», до которого косметологи «довели» даже крем для бритья. 11. В мультфильме — симпатичный «крошка», в жизни — ценный пушной зверь. 12. Тонкая кишка с ниппелем, которая держит на весу велогонщика. 13. Раздел механики, по законам которого движутся ангелы, феи и другие невесомые тела. 14. Любая держава. 16. Штат США, откуда семантически появился главный вредитель картошки. 18. Мачты, рей, паруса, фалы, шкоты, леера — одним словом. 20. Женщина, как предмет, за которым сле-

дует «волочиться». 21. Это понятие нужно правителям, чтобы как-то ограничить ваши права, например, по возрасту, по прописке. 22. Одна из форм существования зеленого змия. 23. «Состояние», до которого большевики раздули один единственный выстрел «Авроры». 24. Нерусская женщина, инородка, самоедка (старинное). 26. Все то, что математик делает при расчетах вплоть до самого результата вычислений. 29. Река, у которой «живут оленеводы и рыбаки рыбаки». 31. Советский «калькулятор», такой же железный, как и Феликс, имя которого он и носил. 32. Это человек, который познает все больше и больше во все меньшем и меньшем. Климент Тимирязев. 34. «Белый» — сверху, «красный» — снизу, между ними — «голубой». 35. Нечто маленькое, при «дележке» которого человечество нажило

себе большие неприятности. 36. Картина или узор из цветного стекла в проемах здания, «убирающая» из него бюрократическую скуку. 38. «Хвостатое» небесное «светило». 40. Геометрический элемент окружности, дающий возможность в два раза уменьшить характеристику загрязненной территории.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Славный сибирский город, который обожал адмирал Колчак. 2. Место, где, согласно песне Френкеля, «ветер студит висок», а для профсоюзных деятелей «не пахано». 3. Блюдо из овощей, измельченных до неузнаваемости. 4. Если верить теле-рекламе, этот майонез укорачивает путь к сердцу мужчины. 5. Все судебные защитники скопом. 6. И пряник на фоне кнута, и Путин на фоне Ельцина. 7. Привлекательная Светлана, серийно «штампующая» героев дня на канале НТВ. 8. «Железный конь», которым Остап Бендер призывал «ударить по бездорожью и разгильдяйству». 9. Об это разбиваются порой попытки профсоюзных деятелей отстоять законные права работников. 15. Светская тусовка. 16. Наркотик, который не смог бы принимать гоголевский майор Ковалев, лишившийся носа. 17. Подсживающий профессора. 18. «Фундамент», на котором может покоиться и нравственность, и марксизм-ленинизм, да и любая наука. 19. Люди, которых фашистский генерал (Н. Гриценко) назвал «порхатыми», чему его полутучки Штирлиц (Н. Тихонов) весьма развеселился. 25. Болгарская закуска, великолепно сочетающаяся с русской водкой, что еще раз доказывает наше историческое родство. 27. Что связывало Била Гейтса с компьютером, а Вана Клиберна с роялем? 28. Разборка, но не выяснение отношений по-бандитски. 29. Колоритный киноактер, Григорий Распутин из фильма «Агония». 30. «Держи себя в руках, злись после...» — пропущенное слово из стандартного выражения преферансистов. 31. Название ресторана из армянского анекдота: «Молодец Юрий Долгорукий, какой город вокруг ресторана построил!» 33. Правовое положение, которое поселок может превратить в город, а депутата — в неприкосновенную личность. 37. Лестница, не будь которой, пассажирам на теплоход пришлось бы взбираться по якорной цепи. 39. Граница, которую необходимо соблюдать не только в выпивке. 41. Жертва халатности семи нянек в известной поговорке.



СКАЗОЧНЫЙ ОСТРОВ ЧЕДЖУ

По четвергам и воскресеньям рейсами «Дальавиа» через Сеул.

Продолжительность путешествия: 25.01 — 01.02.07: 8 дней/7 ночей.

Минимальное количество человек в группе: 8 человек.

Стоимость тура на человека: при двухместном размещении — 895 долларов, одноместное — 1195 долларов.

В стоимость программы входит: встреча-проводы по маршруту с гидом-переводчиком, трансфер аэропорт—отель—аэропорт на Чеджу и между аэропортами в Сеуле, проживание в отеле 4* Jeju Napa Hotel, питание — завтраки (шведский стол), туры согласно программы, включая услуги

русскоязычного гида, транспорт, входные билеты в достопримечательности.

Самостоятельно туристы оплачивают: — перелет Сеул—Чеджу—Сеул: около 175 долларов на человека; — виза: 30 долларов + 500 рублей. Желаем вам приятного путешествия и отличного настроения!



Более подробную информацию вы можете получить в фирме «Радуга» и на сайте дорпрофсоюза.

680021, г. Хабаровск, ул. Станционная, 2, офис 105. Телефон (4212) 38-31-37, тел./факс (4212) 34-17-64. E-mail: radugadv@mail.ru

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 сотрудники ДВЖД!

Компания Rico Ponti предоставляет Вам возможность приобретать мужскую одежду от ведущих производителей в салонах Rico Ponti с постоянно действующей скидкой 15%

Основанием для скидки является удостоверение работника ДВЖД.

Ассортимент:

- классические костюмы
- пиджаки
- брюки
- верхняя одежда
- трикотажные изделия
- сорочки
- галстуки
- ремни и другие аксессуары мужского гардероба

Ждем Вас в наших салонах по адресам:

Магазин «Одежда для мужчин», Уссурийский бульвар, 4

Магазин «Только для мужчин», ул. Гайдара, 2

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

ТЦ «Дом Быта», 2 этаж, ул. Шеронова, 92

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

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

ЦУМ, 3 этаж

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.dvvd.ru

Редактор — Антонина ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — инфоцентр дорпрофсоюза. Отпечатано в Хабаровской краевой типографии. Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31. Заказ № 2201. Тираж 2650 экз.