

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



25 июня 2008 г.
№ 10 (66)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ГДЕ ГУСТО, А ГДЕ ПУСТО

На одних предприятиях улучшают условия быта, а на других губят то, что имеется

В ФИЛИАЛАХ

ПРОФАКТИВ УЧИТСЯ РАБОТАТЬ

Пятнадцатого мая 2008 года на базе локомотивного депо Партизанск прошло обучение профсоюзного актива предприятий Партизанского узла. На занятиях присутствовали председатели профсоюзных комитетов, председатели цехкомов, уполномоченные по охране труда. На учебу также были приглашены инженеры по охране труда.

Занятие на тему «Организация работы совместных комиссий и уполномоченных лиц по охране труда и их роль в деле улучшения безопасных условий труда и санитарно-бытовых условий на предприятии» провел технический инспектор труда Владивостокского филиала дорпрофсожа Александр Лысак. Это уже второе занятие на данную тему. Первое было проведено 28 апреля, во Всемирный день охраны труда, на базе вагонного пассажирского депо станции Первая Речка. На нем присутствовали представители предприятий Владивостокского узла.

Занятие на тему «Новое в трудовом законодательстве» в локомотивном депо Партизанск провела правовой инспектор Владивостокского филиала дорпрофсожа И. В. Семина.

Занятия прошли с большой активностью присутствующих. Обоим преподавателям было задано много вопросов от заинтересованных слушателей.

Соб. инф.



Большинство предприятий и профсоюзных организаций принимают активное участие в улучшении санитарно-бытовых условий на своих предприятиях.

Большая работа проведена в 2007 году в дистанциях пути Владивостокского отделения дороги. В ходе смотра-конкурса на лучшую табельную и пункт обогрева работники дистанций своими руками провели ремонт помещений. Старые, грязные помещения превратили в современные офисы.

В ходе подготовки к летним путевым работам большую подготовительную работу по улучшению условий проживания на линии провели в ПМС-320 и ПМС-220. Ими проведен ремонт бытовок, своими силами изготовлены хорошие бани, где работники после трудового дня могут попариться и помыться.

Но в вагонном ремонтном депо Партизанск администрация и профком не желают заниматься улучшением санитарно-бытовых условий для своих работников. Сделав три года назад комнату приема пищи в сборочном цехе и оборудовав ее печкой и холодильником, они посчитали, что на этом их миссия окончена. За три года холодильник из комнаты пропал. Печка приведена в безобразное состояние. Посуды не стало. На стенах, полу и столе грязь. Получается, что руководство не хочет, а работники не желают наводить здесь порядок. А профком не замечает создавшейся ситуации.

Александр ЛЫСАК,
технический инспектор труда
филиала дорпрофсожа
Владивостокского отделения
дороги



В ПМС-320 установили новые бытовки и строят новую баню



На этих обоих снимках один и тот же объект — вот так выглядит комната приема пищи в вагонном ремонтном депо Партизанск



Вот такая баня на объекте в ПМС-220



КРИК ДУШИ

ИСПЫТАНИЕ НА ЛЮДЯХ!

Уже давно отключили все лифты в здании Комсомольского отделения дороги, что в Новом Ургале. Сердце кровью обливается, когда видишь, как ежедневно, и не один раз, поднимаются работники верхних этажей на рабочие места. Что это?

Хочется спросить у работодателей, охраны труда, у лиц, ответственных за работу лифтов, сколько последние будут бездействовать?

**Многострадальные
работники здания НОД
Нового Ургала**

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

ОГРАНИЧИЛИСЬ ПОЛУМЕРАМИ

Объединенный эксплуатационный ремонтный пункт и административно-бытовой корпус Моготской путевой машинной станции № 249 объединены в один комплекс. Еще в 1980 году, по истечении двух лет со дня сдачи его в эксплуатацию, проявились первые деформации здания. Год от года они становились все больше и больше.

И сейчас здание находится в таком состоянии, что обрушение может случиться в любой момент. А

в нем постоянно находится порядка 80 человек.

Сложившаяся в Моготе неблагоприятная ситуация стала темой публикации в газете «Профсоюзная жизнь» от 24 октября 2007 года, озаглавленной «Под косою смерти». В ней детально проанализированы причины строительного брака, намечены пути его ликвидации. После опубликования статьи в ПМС побывала комиссия под руководством главного инженера дорож-

ной дирекции по ремонту пути.

Ожидалось, что вмешательство на столь высоком уровне должно коренным образом исправить положение. И определенные шаги в этом направлении были предприняты. По решению комиссии в ПМС было доставлено 18 тысяч кирпичей, а ранее — в марте 2007 года — выделено на проектно-исследовательские работы 4 миллиона рублей.

Окончание на 3-й стр.

РОЖДЕННАЯ РЕФОРМИРОВАНИЕМ

Во исполнение указания Министерства путей сообщения Российской Федерации № Е-2445у от 25.09.2000 года в 2003 году приказом № 190/Н от 24.03.03 на дороге в целях усиления отдачи от имеющегося парка путевых машин, разбросанных по разным предприятиям путевого хозяйства дороги, возникла необходимость создания в составе ФГУП ДВЖД обособленного предприятия «Специализированная путевая машинная станция по эксплуатации и ремонту путевых машин (СПМС)-317», с местом нахождения на ст. Хабаровск-1. В СПМС-317 сконцентрированы все мощности по эксплуатации и ремонту парка сложных путевых машин. Это позволило усилить отдачу и эффективность работы.

Возглавить это предприятие было поручено грамотному и знающему свое дело специалисту Геннадию Савицкому, за плечами которого большой опыт работы на Байкало-Амурской магистрали: от мастера участка до руководителя путевой машинной станции.

Первоочередной задачей стоял подбор грамотных и квалифицированных специалистов, на плечи которых лег груз задач по обеспечению выполнения плана загрузки путевых машин при безусловном выполнении безопасности движения.

Во вновь образованное предприятие вошли цех эксплуатации № 1 ст. Ин, цех эксплуатации и ремонта путевых машин ст. Бикин, бывший ПДМ ст. Бикин, преобразованный в цех ремонта, цех эксплуатации № 3 ст. Сибирцево с парком путевых

машин типа Дуомат, Унимат, ВПР, ВПРС-02, ВПРС-500, ПМГ, ПБ, РОМ, БУМ, СЧ, РМ, УМ, Фатра, РШП — 59 единиц путевых машин. В 2007 году в состав предприятия вошли путевые машины Комсомольского отделения дороги.

Показатели производительности работы путевых машин в СПМС-317 по отношению к 2003 году показали, что выработка в сторону увеличения составила в среднем по типам машин в 2,5 раза и позволила улучшить балловую оценку состояния пути с 49 до 30 баллов, средняя балльность на участках после работы путевых машин по выправке пути снизилась с 56 до 24 баллов, а это основной критерий в безопасности движения и целостности, сохранности перевозимого груза.

Внедрение современных технологичных ресурсосберегающих конструкций верхнего строения пути и технологий капитального ремонта пути требует перехода на новую систему эксплуатации пути — осуществление плано-предупредительной выправки пути с применением комплексов путевых машин. В связи с этим на базе СПМС-317 сформированы комплексы путевых машин по выполнению плано-предупредительной выправки пути, в состав которых входят Дуомат, ДСП, ПБ, с укомплектованием бригад путевых машин для организации двухсменной работы. При плане 684 км машинными комплексами выполняется 790 км качественного выправленного пути.

На предприятии ежегодно принимаются к рассмотрению порядка 50—70

рационализаторских предложений, экономический эффект составляет порядка 300 тысяч рублей.

Освоение путевой техники зарубежного производства, повышение качества производимых работ, усовершенствование технических характеристик, приведение к санитарно-гигиеническим нормам условий работы технологического процесса, комплексный подход, приложение интеллектуального потенциала работников — это основные направления в работе предприятия, и для решения практически любой технической задачи имеется достаточный потенциал.

За пять лет внутри коллектива предприятия создалась теплая и дружеская атмосфера, где каждый с полной отдачей выполняет свои трудовые обязанности и в случае трудностей готов прийти на помощь своим коллегам. Средний возраст работников предприятия составляет 35 лет, с высшим образованием — 168 человек, практиков 250 человек, 40 женщин. Руководство СПМС-317 постоянно повышает уровень знаний своих работников, так за последний период вторым профессиям обучился 71 человек, повысили свои квалификации 112 человек. Ежегодно в дортехшколах страны — в Калуге, Тихорецке, Свердловске — от нашего предприятия обучаются порядка 80 машинистов и помощников машинистов, а это переход на двухсменный режим работы бригад ССПС, повышение их квалификации и карьерный рост работников. На предприятии трудятся шесть семейных династий, их средний трудовой стаж работы



в системе железнодорожного транспорта составляет более 45 лет.

При создании специализированной путевой машинной станции в ее состав вошли цеха отстоя и ремонта по станциям Ин, Бикин, состояние которых было крайне неудовлетворительное, в некоторых случаях — аварийное. Благодаря содействию заместителя начальника дороги по путевому хозяйству Анатолия Платоновича Бокарева и четко организованной работе руководства предприятия СПМС-317 на ст. Ин проведен капитальный ремонт цехов, где с учетом развития планируется производить капитальный и средний ремонт путевых машин. В настоящий момент ведется капитальный ремонт цехов на ст. Бикин, где на имеющейся базе станочного парка проводится ремонт путевой техники и

изготовление путевого инструмента, планируется проводить средний ремонт путевых машин по глубокой очистке балласта, ПМГ, РШП. В настоящий момент на ст. Сибирцево идет прием территории бывшей базы НГЧ-5, на которой планируется разместить цеха по техническому обслуживанию и ремонту путевой техники, что позволит усилить техническую базу предприятия на южном участке.

За высокие трудовые показатели коллектив предприятия неоднократно был отмечен ОАО «РЖД» и руководством Дальневосточной железной дороги. Так, за первый квартал 2008 года коллектив предприятия занял первое место среди предприятий Дальневосточной магистрали и второе в отраслевом соревновании по сети дорог.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

НОВОЕ И ПОЛЕЗНОЕ

Рационализаторами ПДМ всегда славились



Недавно, перелистывая архивные фотографии истории ПДМ ст. Бикин, мне попалась фотография трактора с навесным шнеком. Автор рацпредложения «Шнековый разгрузчик балласта с ж.д. платформ», поданного 27 августа 1961 года, Владимир Петрович Демешко, начальник цеха ремонта моторно-рельсового транспорта. Он активно решал задачи по реконструкции вагонного депо на ст. Бикин в 1957 году для организации промышленного ремонта автотранспорта поточным методом в дорожных автотранспортных мастерских (ДАРМ).

Несмотря на большую загрузку, техника ремонтировалась для всех служб дороги. Владимир Петрович решил механизировать разгрузку балласта с железнодорожной платформы. Необходимость в подобных предложениях была, т. к. разгрузка щебня с железнодорожных платформ проводилась

вручную. Технология простая — закрывали перегон, собирали всех путейцев



на составе, выгружали щебень по месту лопатами с платформы. Удельный вес ручного труда был очень велик.

В условиях ДАРМ ст. Бикин рационализаторы изготовили навесное оборудование на трактор. Подготовили разгрузчик, пригласили руководство ПЧ-7 Бикин. Начальник ПЧ С. К. Степанов засек время: три платформы с гравием были выгружены за 10 минут. Это была сенсация.

Написана статья в газету, были отправлены предложения в Москву, хотелось наладить промышленный выпуск разгрузчиков. Вскоре пришел ответ — предложение новизны не представляет.

В это время на дороге стали появляться хоппер-дозаторные и думпкарные платформы. Так, в 1959 году по всей сети дорог хопперов-дозаторов было 485 штук, а в 1970 путевое хозяйство имело их около 10 тысяч, что позво-

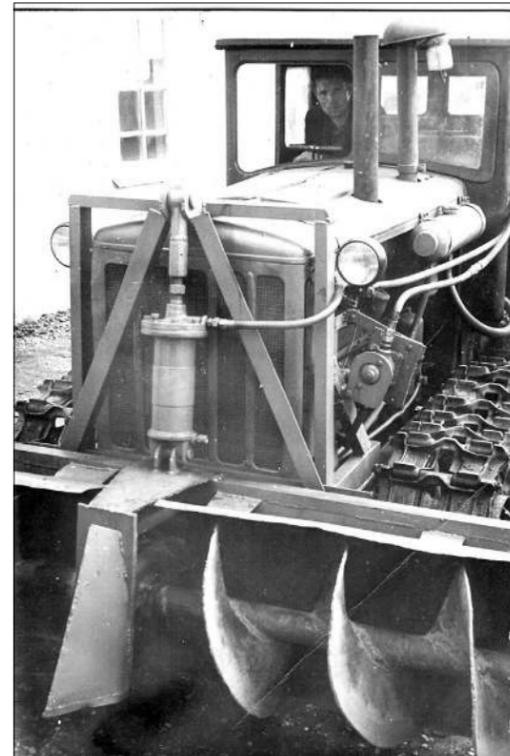
лило отказаться от погрузки щебня на платформы и механизировать выгрузку и нормированную дозировку щебня в путь.

Фотография свидетельствует о работе рационализаторов мастерских, о желании облегчить труд путейцев.

Доработка и испытание новой техники в производственных условиях с использованием опыта лучших механизаторов способствует улучшению отдельных конструктивных узлов оборудования, повышению их надежности. По настоящее время работа с рационализаторами не прекращается и в дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин.

Так, в ДПМ за пять месяцев 2008 года рассмотрены и использованы 35 рационализаторских предложений. Число авторов, подавших рационализаторские предложения за период с начала года, составило 27 человек. Экономический эффект от использования рационализаторских предложений — 76 тысяч рублей.

Основное количество рационализаторских предложений направлено на улучшение технических характеристик путевых машин и механизмов,



технологии ремонта оборудования (33). Также рассмотрены и приняты к использованию рационализаторские предложения, направленные на улучшение техники безопасности, охраны труда и экологии на предприятии.

Руководство Дирекции по ремонту путевых машин и профсоюзный комитет поздравляют рационализаторов ДПМ и Дальневосточной дороги с Днем изобретателя и рационализатора. Новых вам творческих успехов!

На снимках: вчера (верхний снимок справа) и сегодня путевой техники.

ОГРАНИЧИЛИСЬ ПОЛУМЕРАМИ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Но на этом дело застопорилось. Как показала проверка, проведенная техническим инспектором труда филиала дорпрофсожа на Тындинском отделении дороги С. И. Марковым, выделенные деньги освоены не были. Почему? Ответ удивительно прост — не заключили договор с подрядчиком. А это значит, что за минувший год для ликвидации опасной ситуации ровным счетом ничего сделано не было. Даже самого элементарного — предварительных подготовительных работ по ремонту здания.

Такая же тенденция прослеживается и нынче. В 2008 году, как явствует из материалов проверки, на указанные выше цели выделено 1 млн. 400 тыс. рублей. Однако на дворе — середина июня, но договор на проектно-изыскательские работы с подрядчиком еще не заключен.

Разрушительные процессы, в довершение к уже имеющимся, тем временем продолжают идти. Идут прогрессирующими темпами. В зданиях объединенного эксплуатационного ремонтного пункта и административно-бытового корпуса трещины между стеновыми панелями увеличились до 30 сантиметров. Угрожающе выросли просадки. В месте соединения зданий ОЭРП и АБК появились большие трещины в кирпичной кладке. Нижний ряд остекления первого этажа пункта убран и забит фанерой. Сделать это руководство путевой машинной станции решило после того, как стекла там были выдавлены деформацией здания.

Прокомментировать этот неутешительный факт я попросил заместителя начальника техотдела Дирекции по ремонту пути Дальневосточной железной дороги В. Ю. Чичина:



— Мы прекрасно осведомлены о положении дел со зданием моготской ПМС, — сказал Вадим Юрьевич. — По рекомендации комиссии, побывавшей на месте после публикации в «Профсоюзной жизни», на объект была отправлена партия кирпича. Он был израсходован на изготовление новых перегородок. Старые пришлось демонтировать. Слишком уж они перекошились и исковеркались.

Что же касается выделенных на проектно-изыскательские работы 4 миллионов, то их освоить не удалось. Не смогли найти подрядчика. В нынешнем году на эти цели предназначены полтора миллиона рублей. Определены с подрядчиком. Им должен стать СМТ-16. Договор с организацией находится на стадии заключения. Средства идут под титулом «Капитальный ремонт». Для начала хотим пока хотя бы обезопасить здание. А потом основательно его реконструировать. На эти цели уже второй год пытаемся добиться выделения денег под реконструкцию производственной базы ПМС-249 и включить объект в программу до 2011 года. Просим определить на проектно-сметную документацию

полтора миллиона рублей в 2009 году, на выполнение СМР в 2010 году 4,5 миллиона. В 2011 году наемся получить 110 миллионов рублей. Дадут такую сумму вряд ли. Но, как говорится, больше попросишь, больше и получишь.

На мой прямой вопрос: не превратится ли здание в руины в ожидании, пока пройдут разного рода согласования, мой собеседник уверенно заявил, что в текущем году, освоив 1,5 миллиона рублей, дирекция намерена провести укрепительные работы, чтобы строения не развалилось.

Что ж, оптимизму сотрудников ДРП можно только позавидовать. Не получилось в прошлом году освоить уже выделенные деньги — ну и что? Освоим в этом. Прошло уже почти полгода, а договор с подрядчиком пока еще на «стадии заключения». То есть, к непосредственным работам строители еще не приступали и когда начнут — неизвестно. А тем временем трещины и разломы в стенах становятся все шире, деформации — все больше. Что ж, будем держаться на честном слове, мрачно шутят путейцы.

Геннадий АСТАХОВ

УЧАТСЯ ЗАЩИЩАТЬ

В Санкт-Петербурге прошел семинар-совещание по вопросам социально-экономической защиты, в работе которого приняли участие специалисты дорожных комитетов профсоюза и ОАО «РЖД».

Участники семинара рассмотрели вопросы, вытекающие из решений VI Пленума ЦК профсоюза «О состоянии и мерах, принимаемых хозяйственными руководителями по повышению заработной платы, и задачах профсоюзных органов по улучшению благосостояния работников — членов Роспрофжел».

Октябрьская магистраль, отметил открывая семинар заместитель председателя профсоюза Сергей Железнов, — один из филиалов ОАО «РЖД», где после введения корпоративной системы оплаты труда вплотную взялись за совершенствование премирования работников — главную составляющую мотивации труда. Заместитель начальника департамента планирования и бюджетирования ОАО «РЖД» Сергей Данилов поделился результатами введения в действие нового Положения о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», рассказал о перспективах совершенствования системы оплаты труда.

Председатель дорпрофсожа Владимир Белозеров рассказал о предпринимаемых мерах по социально-экономической защите железнодорожников: льготах и гарантиях, предусмотренных коллективным договором, системах поощрения работников за высокопроизводительную работу. Более подробно о них рассказали специалисты дороги.

Интерес вызвало выступление начальника отдела организации и оплаты труда Волховстроевского отделения дороги Элеоноры Обернибесовой, рассказавшей о внедрении бонусной системы в дистанции пути этого же отделения. По ее словам, она направлена на мотивацию труда за достижение согласованных администрацией и работниками целей и задач работы дистанции за

квартал. Поощрение зависит напрямую как от результатов работы участка в целом, так и каждого его члена. При достижении всех поставленных целей дополнительно к ежемесячному вознаграждению работник получает бонусы, сумма которых в конце квартала также перерастает в материальное вознаграждение. Введение бонусной системы уже принесло положительный результат — увеличились доходы работников, уменьшилась на 4 процента текучесть кадров.

Ее коллега со станции Кириши Санкт-Петербургского отделения Наиля Евланова рассказала о другой форме премирования — коллективной. В основе организации работы единой комплексной бригады лежит выполнение работниками всех служб производственных операций, связанных между собой единым технологическим процессом станции. Для этого установлено нормированное задание, за основу которого принят единый показатель — сформированный и отправленный со станции вагон. В сменах появилась общая заинтересованность, командный дух. Как следствие — увеличилась производительность труда, сократились потери рабочего времени. Так, в первом квартале снизился простой вагонов под одной грузовой операцией с 14,9 до 14 часов, увеличилось количество отправленных вагонов на 3,5 процента.

В работе круглого стола в рамках семинара приняли участие специалисты дороги: заместитель начальника отдела организации и оплаты труда Виталий Трусов, и о начальника службы управления персоналом Ирина Новополецкая, инженер отдела по управлению качеством службы по управлению качеством и маркетингом Татьяна Васильева, главный правовой инспектор труда дорпрофсожа Валентин Новицкий, специалисты дорожных комитетов профсоюза.

Информцентр ЦК профсоюза

УХУДИЛИ ПОЛОЖЕНИЕ

ЦК Профсоюза серьезно озабочен проблемами социально-экономической защиты работников Новороссийского, Воронежского и Тамбовского вагоноремонтных заводов, которые с 1 июля войдут в состав Открытого акционерного общества «Вагонремаш» — в ОАО не ведется работа по заключению коллективного договора.

На основании письма ОАО «РЖД», 25 работников Новороссийского ВРЗ 30 апреля 2008 года были под роспись ознакомлены с уведомлением о том, что с 1 июля их дети не будут обслуживаться в детском саду. Работники всех трех заводов с 1 июля теряют право бесплатного проезда по личным надобностям по разовому транспортному требованию в купейном вагоне поездов дальнего следования всех категорий в направлении туда и обратно. Не решены вопросы социального медицинского и добровольного страхования работников, о возмещении расходов, связанных с обязательным медицинским осмотром при поступлении на работу, социальных гарантий неработающим пенсионерам.

ЦК Роспрофжела настоятельно рекомендует администрации ОАО «Вагонремаш» в кратчайшие сроки завершить работу по подготовке к подписанию коллективного договора и решению проблем социально-экономической защиты работников. Ход рассмотрения этих вопросов ЦК профсоюза поставил под жесткий контроль.

«СТРАТЕГИЧЕСКИЙ РЕСУРС КОМПАНИИ»

Слет молодых специалистов Дальневосточной железной дороги открылся в актовом зале Дальневосточного государственного университета путей сообщения. Среди участников и делегатов слета были не только работники, окончившие высшие учебные заведения в последние три года, но и молодежь, которая уже поработала на предприятиях и в хозяйствах дороги и в большинстве своем добилась хороших результатов. В работе слета приняли участие начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко и заместитель председателя дорпрофсожа Виктор Шведов.

Выступая перед молодыми специалистами, начальник дороги отметил, что «отрасли сегодня необходимо обновление, омоложение. Перспективная молодежь — это потенциальные руководящие работники, своего рода капиталовложение в будущее железнодорожного транспорта. Поэтому в условиях реформирования компании «Российские железные дороги» главная ставка делается на молодые кадры, рассматривая их в качестве стратегического ресурса. Основная задача ОАО «РЖД»

— это создание поколения железнодорожников с новым менталитетом, образом и стилем работы, и усиление роли корпоративных ценностей и принципов, которые зарождаются сегодня в нашей Компании. Это ключ к долгосрочной, перспективной и стабильной работе железнодорожной отрасли».

Заместитель председателя дорпрофсожа Виктор Шведов отметил, что основным документом, регламентирующим социально-трудовые взаимоотношения между работниками и работодателем, является коллективный договор дороги. В приложении № 7 к нему, которое так и называется «Положение о молодом специалисте Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД», обозначены права и обязанности молодых. И этот документ должны знать все молодые специалисты.

Виктор Владимирович, обращаясь к участникам слета, рассказал о том, что делается для них на дороге в плане социальной защищенности. Он пожелал, не склоняя голову перед трудностями, которых на железной дороге много, постараться перебороть их.

— Многие из вас в скором будущем будут руководителями предпри-



ятий, ну а для хорошего руководителя необходимы знания, которые необходимо пополнять не только на совещаниях и курсах повышения, но и заниматься самообразованием. Не останавливайтесь на знаниях, полученных в учебных заведениях, ведь наука и производство постоянно идут вперед, постоянно совершенствуется технология производства.

Представители молодежи Дальневосточной железной дороги, уже имеющие значительный трудовой

стаж, в своих выступлениях рассказали собравшимся о том, как осваивались на работе, какие трудности преодолевали, какие преимущества дает работа на железной дороге в плане заработной платы, обеспечения жильем и предоставления прочих социальных услуг.

25—29 июня Дальневосточной железной дороге предстоит принимать молодежь Восточно-Сибирской, Забайкальской и Сахалинской дорог. В Хабаровске пройдет региональный слет молодежи ОАО «РЖД».

ВРАЧИ ПРЕДЛАГАЮТ ПОПРАВКИ

В Москве прошел второй съезд врачей железнодорожного транспорта России, на котором обсуждались наиболее актуальные вопросы развития отраслевой медицины.

Железнодорожники хотят интегрировать отраслевую систему здравоохранения в общегосударственную. В скором времени РЖД намерены сделать соответствующие предложения как федеральному правительству, так и своим партнерам по бизнесу. Об этом сообщил журналистам вице-президент компании «Российские железные дороги» Олег Атьков.

Кроме того, железнодорожникам необходимо увеличивать число специальных диагностических поездов-поликлиник, курсирующих по труднодоступным населенным пунктам. Такие составы оборудованы всем необходимым диагностическим оборудованием и обслуживаются квалифицированными врачами.

Железнодорожники хотят участвовать в нацпроекте «Здоровье», включив в него такие диагностические медицинские поезда. Разработчики программ «забыли» негосударственные учреждения здравоохранения в числе организаций, обслуживающих население в рамках обязательного медицинского страхования.

— Необходимо стереть грань между муниципальной и отраслевой медициной, чтобы уравнивать в правах всех россиян на получение качественной и доступной медпомощи, — заметил в своем выступлении на съезде президент Компании Владимир Якунин.

Для достижения поставленной цели специалисты ОАО «РЖД» разработали предложения к правительству и деловому сообществу.

ОСТАВИЛИ ЗА БОРТОМ

Почему пациент с полисом обязательного медицинского страхования не может лечиться в частных и ведомственных клиниках

Не секрет, что уровень диагностики и лечения в ведомственных и частных клиниках нередко выше, чем в государственных. Но обслуживать здесь пациента за счет федерального бюджета не будут, хотя и провозглашено, что любой человек имеет право выбора медицинского учреждения. Почему? С ответа на этот вопрос началась наша беседа с вице-президентом ОАО «Российские железные дороги» профессором, Героем Советского Союза, космонавтом-врачом Олегом Атьковым.

— Начну с официального документа, который недавно пришел к нам. Цитирую: «Участие негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД» в выполнении государственного задания на оказание высокотехнологичной медицинской помощи за счет средств федерального бюджета в 2008 году не предусмотрено». Подписал документ заместитель руководителя Федерального агентства по высокотехнологичной медицинской помощи И. В. Бондарь.

Мы и раньше предлагали использовать учреждения нашего ведомства для оказания высокотехнологичной помощи миллионам россиян. Независимо от того, имеют они отношение к железным дорогам или нет. Лечить-то надо всех! Лечить хорошо, используя современные возможности. А у нашей службы, поверьте, они есть. Причем давно.

— Это факт, можно сказать, общеизвестный. Например, академик РАН Иосиф Кассирский — корифей отечественной терапии, гематологии, по учебникам которого учились и учатся будущие медики, более 30 лет работал в железнодорожной больнице на Яузе. Еще один

всемирно известный ученый Лев Богуш тоже был хирургом яузской больницы.

— Эту больницу недаром называли «Оксфорд на Яузе». В ней одновременно работали десять академиков — элита мирового здравоохранения. И естественно стремление пациентов лечиться именно у таких специалистов. До определенного момента не было проблем с госпитализацией в наши лечебницы.

— Теперь такой возможности вовсе нет?

— Я бы так не сказал. Лечение железнодорожников, членов их семей, ветеранов транспорта оплачивает наше ведомство. А человек со стороны, если у него только полис обязательного медицинского страхования, может рассчитывать на помощь лишь в его рамках. Они не предусматривают высокотехнологичную помощь. То есть ни коронарографию, ни стентирование сосудов, ни радиочастотную абляцию при нарушении ритма сердца бесплатно пациент со стороны не получит.

— Но федеральным бюджетом, национальным проектом «Здоровье» деньги на оказание высокотехнологичной помощи предусмотрены. Куда они уходят?

— Этот вопрос надо было бы адресовать Росмедтехнологии, но его уже нет. Однако дело его, пока во всяком случае, живет. И обрекает десятки тысяч пациентов на очереди при получении высокотехнологичной помощи. Хотя очевидно, что в подобных ситуациях ожидание бывает смертельно опасно.

— Что же делать?

— У кого есть деньги, есть полис добровольного медицинско-

го страхования, подобную помощь получают. Но таких мало. Хочу напомнить выступление Владимира Владимировича Путина в начале этого года в Пензе. Он говорил, что необходимо создать в перспективе единую национальную систему высокотехнологичной медицинской помощи. А также подумать о том, чтобы в такую систему помимо федеральных центров входили и лечебные учреждения Минобороны, ОАО «Российские железные дороги», муниципальных и частных клиник, уже имеющих соответствующий опыт.

Принцип здесь один — качественная и эффективная медицинская помощь. Похоже, не все услышали Путина. Хотя сравнительно недавно уже от нового руководства Минздрава мы получили приглашение участвовать в подготовке концепции развития здравоохранения РФ. Свои предложения передали и надеемся, что они будут учтены.

— И тогда пациент с полисом обязательного медицинского страхования сможет получать высокотехнологичную помощь в учреждениях вашего ведомства?

— Надеюсь, такое время наступит. Этого требует здравый смысл. Нельзя делить медицину на ведомственную, отраслевую, кремлевскую, государственную, академическую. Такого нет ни в одной стране мира. Она должна быть современной и квалифицированной. Другое дело, что нельзя игнорировать, а тем более отменять ведомственные медицинские учреждения. Потому что инфаркт у машиниста электроваза или у летчика, случившийся во время работы, имеет особые последствия.

— И все-таки ваши предложения встречают понимание, или получаете в ответ документы, подобные тому, которые привели в начале нашей беседы?

— Вот только один пример. Вместе с руководством Красноярского края мы реализовали программу частно-государственного партнерства. В городе Боготол была обветшавшая больница. Ее вообще-то надо было закрыть, поскольку никаких возможностей для оказания современной помощи там не было. И тогда мы договорились с местными руководителями, что все население этого городка будет прикреплено к нашей железнодорожной больнице, и лечить его станем за счет средств города.

Кроме того, мы вместе создали передвижной консультативно-диагностический центр. ОАО «РЖД» заплатило 100 миллионов рублей за ремонт вагонов, а администрация края на 50 миллионов рублей приобрела лечебно-диагностическое оборудование.

И имя этому поезду дали «Доктор Войно-Ясенецкий». Тот самый Войно-Ясенецкий — уникальный хирург, который был рукоположен в сан архиепископа и известен под именем святителя Лука. Сталин его когда-то сослал в Сибирь, где он был главным хирургом в больнице, а потом, во время Великой Отечественной войны, — в эвакуацию. За свои научные исследования в области гнойной хирургии в конце войны Войно-Ясенецкий был удостоен Сталинской премии. Святой человек. И поезд его имени делает святое дело.

Ирина КРАСНОПОЛЬСКАЯ
«Российская газета»

КТО СМОЖЕТ ОТВЕТИТЬ НА «БОЛЬНОЙ» ВОПРОС?

Работа на железнодорожном транспорте предъявляет особые требования к своим работникам: нужно много знать, еще больше уметь, постоянно повышать свою квалификацию... А еще нужно иметь отменное здоровье.

На страже нашего здоровья стоит ведомственная медицина, большой штат грамотных и опытных медиков. И они действительно берегут наше здоровье, нередко спасают нам жизнь. За что им огромная благодарность и низкий поклон.

Законодательно мы тоже должны быть защищены: в дорожном коллективном договоре есть соответствующие пункты об обеспечении медицинской помощью не только работника, но и членов семьи работника! У каждого из нас имеются не один, а два полиса медицинского страхования: обязательный и добровольный. Кажется, что проблем не должно быть никаких. На деле же каждый председатель профсоюзного комитета Уссурийского узла не раз выслушивал от членов профсоюза нарекания по поводу больших очередей в регистратуру поликлиники,

трудностей с записью на прием к специалистам, невероятной загруженности цеховых терапевтов. Как следствие, большинство работников вынуждены переносить болезнь на ногах, заниматься самолечением, а в дальнейшем у них появляются трудности с очередной медицинской комиссией.

Да и на то чтобы пройти медицинскую комиссию, надо затратить немало времени. Ведь буквально на всех кабинетах вывешены объявления «Прием платных больных через одного». Так администрация Уссурийской железнодорожной больницы зарабатывает деньги, «отодвигая» в очереди железнодорожников с двумя полисами и пенсионеров отрасли ради живых денег. Похоже, получение прибыли перевешивает корпоративные интересы и обязанность заботиться о здоровье железнодорожников. И можно хоть ежемесячно проводить заседания, президиумы, совещания по поводу роста заболеваемости, разрабатывать мероприятия, принимать решения, — это вряд ли что изменит!

Самые острые вопросы, кото-

рые нам задают чаще всего: почему, имея два страховых полиса (ФОМС и ЖАСО), работник при лечении в стационаре должен почти все лекарства приобретать за свой счет? Почему при наличии трех аппаратов УЗИ в поликлинике нужно несколько месяцев ждать очереди на бесплатное обследование, а вот платно можно сделать в день обращения? Почему некоторые аппаратные обследования и процедуры вообще не предоставляются бесплатно (например, маммография и урологические)?

Профсоюзные лидеры Уссурийского узла во главе со специалистом организационного отдела Владивостокского филиала дорпрофсоюза Натальей Рябовой попытались разобраться во всех этих вопросах, для чего 20 мая встретились с главным врачом уссурийской железнодорожной больницы А. Н. Ермошиным и его заместителем по экономике Н. В. Бусыгиным. На эту встречу пришли председатели профкомов УЛРЗ, локомотивного и вагонного депо, ст. Уссурийск, дистанций сигнализации, электроснабжения, Уссурийского ТПО ЖТК, больницы.

Ради справедливости следует отметить и многие положительные моменты. Руководство уссурийской железнодорожной больницы ежегодно выполняет немалый объем работ по ремонту и реконструкции отделений, кабинетов, помещений. Приобретается новая мебель, оборудование. Выполнено ограждение и благоустройство территории больницы, объект охраняется. Порадовались мы и за медиков, ведь по уверению главного врача больницы, средняя заработная плата врача в настоящее время достигла 22 тысяч рублей.

Было много нареканий по поводу приобретения при прохождении медицинской комиссии шприцев, перчаток, скарификаторов. Кажется, что это мелочный вопрос, но умножьте эту сумму на количество пациентов. А ведь все расходы по медицинской оплате! В настоящее время этот вопрос решен в пользу пациентов. Чего, к сожалению, нельзя пока сказать обо всех остальных наших вопросах. Койко-день больного оплачивается по двум полисам.

Нам не смогли показать в цифрах, какая сумма идет на питание пациента, на какую сумму приобретаются

лекарства, какая уходит на прочие нужды. Не удалось получить информацию о том, почему некоторые медицинские услуги считаются полностью коммерческими. Почему в железнодорожных больницах Хабаровска и Владивостока медикаменты при лечении в стационаре предоставляются бесплатно, а в Уссурийске нет? А. Н. Ермошин объяснил это тем, что страховое общество «ЖАСО» никогда не возмещает полностью затраты больницы на лечение пациентов.

Хотя на данной встрече мы не смогли решить весь комплекс вопросов, однако встреча позволила нам открыто обсудить проблемы, озвучить вопросы, предложения, пожелания. Мы договорились о следующей встрече через два месяца и надеемся, что она будет более конструктивной.

А еще надеемся получить более подробную консультацию «ЖАСО» по поводу их услуг за счет полисов, выдаваемых работникам Компанией. Пока же здесь полная неразбериха.

Татьяна БУРЯК,
председатель ПК Уссурийской
дистанции электроснабжения

ГОДУ СЕМЬИ ПОСВЯЩАЕТСЯ ПОЛТОРА ВЕКА ДИНАСТИИ КОНЮХОВЫХ

Необычный вечер отдыха для ветеранов провели профком и совет ветеранов локомотивного депо Уссурийск. Они организовали для них конкурс «А ну-ка, дедушки».

В конкурсе приняли участие заслуженные пенсионеры, имеющие за спиной стаж работы на железнодорожном транспорте более 35 лет, награжденные ведомственными и правительственными наградами. Это И. Е. Бондаревский, В. А. Соломко, В. М. Батраков, В. Г. Миц, В. С. Панюта, А. П. Галенко.

Все дедушки имели моральную поддержку в лице бабушек и внуков. Представила участников конкурса председатель совета ветеранов Г. М. Петлевская. Результаты конкурса по количеству набранных баллов оценивало компетентное жюри. Дедушки активно участво-

вали в конкурсах «Узнай внука», «Кто быстрее очистит яблоко», на лучший номер художественной самодеятельности.

Не остались в стороне и дети. Они рассказывали о своих дедушках, живо изобразили картинку «Дедушка на отдыхе», читали стихи, пели песни, танцевали, участвовали в играх. Поразил всех самый маленький участник шестилетний Вова Галенко. Он прочитал большое стихотворение о рефдепо, почти не уступал старшим ребятам в играх и заработал поощрительный приз. В. А. Соломко с внучкой Ритой дуэтом исполнили песню. В. М. Батраков с внуком Тимофеем танцевали.

Во время вечера присутствующие могли пообщаться друг с другом за накрытыми столами с пирогами, чаем, сладостями и

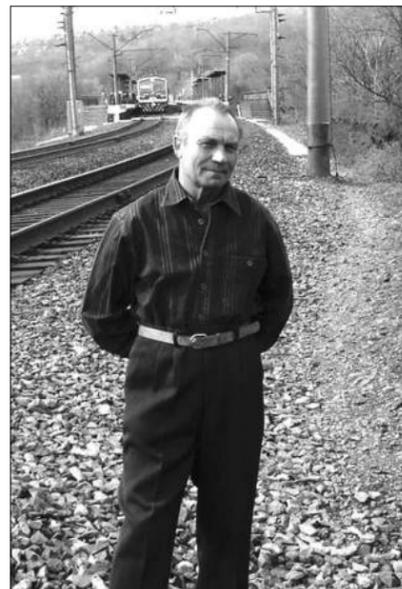
фруктами. Жюри определило победителей. Первое место присуждено заслуженному работнику транспорта В. А. Соломко с внучкой Ритой. Второе место — почетному железнодорожнику В. М. Батракову с внуком Тимофеем. Третье — почетному железнодорожнику И. Е. Бондаревскому с внуком Никитой.

Никто из участников не ушел без призов и подарков. Живо и увлекательно провела программу ветеран Г. П. Хижняк в сопровождении авторских песен под гитару Г. Н. Николайчук.

Состоявшаяся встреча подтвердила, что не стареют душой ветераны и растягивают себе достойную смену.

А. В. КОРОЛЬКОВА,
член совета ветеранов депо

Три поколения династии Конюховых насчитывают общий трудовой стаж 150 лет. Возглавляет список династии Иван Иванович Конюхов, который родился в 1914 году и 40 лет проработал на железнодорожном транспорте, трудился бригадиром пути, был награжден орденом Ленина.



Причина, по которой старший Конюхов решил посвятить себя железнодорожной деятельности, очень проста — дом семьи находился рядом со станцией Угольная, где он и начал свой трудовой путь. Но выбор оказался судьбоносным для него и последующих поколений. Эстафету подхватил в 1957 году его сын Юрий. Профессия отца дала ему направление работы — он так же, как и его родитель, стал работником Владивостокской дистанции пути, где впоследствии стал мастером, потом старшим мастером. Выйдя на пенсию, Юрий Иванович не оставил ставшую родной железную дорогу, он и сейчас трудится на станции Надеждинская. И в прошлом году справил золотой юбилей своей деятельности на Владивостокском отделении Дальневосточной железной дороги — 50 лет непрерывного стажа! В 1996 году ушел по возрасту на пенсию, но не может он жить без дистанции, через месяц вернулся — путевым обходчиком, сейчас работает сторожем, является лучшим общественным инспектором по безопасности движения поездов среди ветеранов.

Юрий Иванович за свой труд награжден двумя часами МПС и является почетным железнодорожником.

Жена Юрия Ивановича Людмила Яковлевна проработала в дистанции 33 года, была монтером пути, в ремколонне отработала, оператором дефектоскопной тележки, дежурной по переезду.

Продолжила династию Конюховых дочь Вера.

— Окончив школу, я даже не рассматривала другие варианты — куда пойти учиться. Подала документы в железнодорожный техникум, а так как в школе училась хорошо, сразу же поступила, — рассказывает Вера.

Фотография Юрия Ивановича Конюхова украшает стенд во Владивостокской дистанции пути, и его дочь Вера, проходя каждый раз мимо, с гордостью смотрит на портрет отца. И после завершения учебы она пошла по семейным стопам — во Владивостокскую дистанцию пути. Начинала, как и мама, дежурной по переезду. Сейчас Вера Конюхова работает в техническом отделе.

— Работы в дистанции хватает всякой: и в кабинете, и по путям приходится побегать с промерами. Но это уже стало нашим семейным делом, — говорит продолжательница династии.

Еще один представитель этой семьи — Юрий Конюхов, брат Веры. После окончания железнодорожного училища десять лет назад он начал работать помощником машиниста, но потом пошел по «семейной линии» — перешел на путейские работы, на должность бригадира. Несмотря на отговоры отца, рассказывавшего о тяжелых трудовых буднях путейского хозяйства, Юрий был непреклонен. Теперь железная дорога стала не просто местом работы дружной семьи Конюховых, она является частью их жизни. И все с надеждой ждут решения десятилетнего Юры, сына Веры. Он частенько бывает вместе со старшим поколением на железнодорожных праздниках, знает изнутри железнодорожную деятельность, тем более что не только семья, но и многочисленные друзья Конюховых трудятся здесь же. И День железнодорожника для династии — не просто профессиональный праздник, это один из самых значимых и дорогих дней в году для всей семьи. В первое воскресенье августа Конюховы обязательно собираются все вместе, и поздравления на семейном торжестве звучат в адрес каждого.

«ЗНАЮ Я, СЫНОВЬЯ МНЕ НА СМЕНУ ПРИДУТ...»



Потомственный железнодорожник, машинист тепловоза Сергей Сорокин давно работает на станции Арсеньев. Вся его семья, от дедушки до братьев жены, работает на РЖД.

— Дед мой, Сорокин Илья Егорович, работал проводником в послевоенные годы. После был кондуктором грузовых вагонов. Мать, Сорокина Татьяна Тимофеевна, работала дежурной по комнатам отдыха локомотивных бригад на станции Арсеньев. Будучи учеником пятого класса я прибежал к ней на работу и видел тепловозы. В то время это

были ТЭ-3. Может быть, тогда я и выбрал себе профессию.

Девятнадцатого октября 1977 года пришел на практику в локомотивное депо Сибирцево. После окончания учебы во Владивостоке в ТУ-6 работал помощником машиниста тепловоза. Здесь же на железной дороге я встретил свою будущую жену Валентину.

Сейчас Валентина работает дежурной по станции Сысоевка. Наш старший сын Сергей трудится слесарем по ремонту тепловозов в депо Сибирцево и учится заочно в ДВГУПСе, а младший Андрей работает дежурным стрелочного поста ст. Арсеньев. Имеет высшее образование. После окончания ВГУЭС по специальности «Управление производством и экономикой на предприятии», он окончил Уссурийский техникум железнодорожного транспорта. В данное время учится заочно в ДВГУПСе. Сын Дмитрий учится по специальности «Локомотивное хозяйство» в техникуме Уссурийска, мечтает сменить меня за «правым крылом» локомотива.

У моей жены два брата: Помыткин и Наприенко тоже машинисты. Их

жены — дежурные по станции.

В память о железной дороге я написал стихотворение.

Я — МАШИНИСТ!

Четким пульсом страны
Сквозь века и года
По дорогам стальным
Все бегут поезда.
Грохот стали о сталь
В перестуке колес,
Так живет магистраль,
К ней я сердцем прирос.
Управляемый ход
Многотонных машин,
Быть сейчас машинистом
Я с детства решил.
Мне не надо наград,
Славы я не искал.
Всепогодный наш транспорт —
Так кто-то сказал.
Здесь надежный металл,
И турбин дикий свист.
Я об этом мечтал!
Я теперь — машинист!
Рельсы тянутся в даль,
Километров столбы,
И не надо иной
Мне, пожалуй, судьбы.
Днем и ночью, всегда
Поезда здесь идут.
Знаю я, сыновья
Мне на смену придут.
Это значит всегда
По дорогам стальным
Будут мчаться поезда
Четким пульсом страны.

РОДИТЕЛИ, БУДЬТЕ БДИТЕЛЬНЫ!

На Владивостокском отделении Дальневосточной железной дороги зарегистрированы сразу два случая поражения подростков током высокого напряжения в 27 тысяч вольт.

Несмотря на то, что профилактические мероприятия по предотвращению детского травматизма на сети железных дорог ОАО «Российские железные дороги» проводятся достаточно регулярно, его статистика крайне неутешительна.

Не прошло и двух недель с момента окончания месячника «Подросток на пути» на отделении

дороги, как печальную статистику дополнили сразу два случая поражения подростков током высокого напряжения в 27 тысяч вольт в течение суток.

Первое сообщение о происшествии на станции Спасск-Дальний поступило в 21:40 17 июля о том, что на одном из станционных путей обнаружен подросток, свалившийся с крыши грузового вагона вследствие поражения током контактной сети. Как он сам сумел объяснить, его зовут Денис Б., ученик школы № 12 города Спасск-Дальний. Незамедлительно этот 14-летний подросток с тяжелыми

термическими ожогами тела был отправлен в реанимационное отделение спасской городской больницы.

Спустя пятнадцать часов подобное происшествие случилось на станции Вторая Речка в городской черте Владивостока. Трое 14-летних подростков прогуливались мимо вагонов грузового поезда, стоящего на боковых путях железнодорожной станции. Один из мальчишек, Максим С., решил показать свою храбрость двум друзьям «на спору» тем, что перелезет через вагон.

Как рассказали позже его дру-

зья, он, невзирая на уговоры приятелей, забрался на крышу вагона, где получил высоковольтный удар и упал на землю. Пострадавшего подростка в тяжелом состоянии доставили в ожоговый центр Владивостока. По словам его друзей, все они — ученики школы № 79 поселка Трудовое, что в пригороде Владивостока. Что заставило несовершеннолетних подростков отправиться во Владивосток и почему они оказались без родительского контроля, выяснится в ходе проводимого разбирательства, но ясно то, что подобные детские развлечения на железной дороге обра-

чиваются большой бедой для нерадивых пап и мам.

Руководство Владивостокского отделения железной дороги вновь призывает родителей, педагогический персонал учебных заведений и летних лагерей отдыха обращать внимание на досуг подростков в дни каникул, чтобы не допустить травматизма. Железная дорога — не место для детских развлечений, это — зона повышенной опасности для жизни.

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

НАКОПИ ПЕНСИЮ СМОЛОДУ

Сегодня немало вопросов вызывает недавно принятый федеральный закон № 56-ФЗ от 30 апреля 2008 года о дополнительных страховых взносах на накопительную часть трудовых пенсий и государственной поддержке формирования пенсионных накоплений, уже получившем в народе название «тысяча на тысячу». За разъяснениями мы обратились к начальнику управления организации персонифицированного учета и взаимодействия со страхователями и застрахованными лицами отделения Пенсионного фонда России по Хабаровскому краю Ольге Даниловой.

— Ольга Степановна, сегодня существует немало негосударственных пенсионных фондов, где граждане могут накопить средства для дополнительной пенсии. Почему вдруг государство приняло новый закон?

— Президентом РФ подписаны два новых закона. Первый касается дополнительных страховых взносов на накопительную часть трудовых пенсий и государственной поддержке формирования пенсионных накоплений — № 56-ФЗ. Второй, № 55-ФЗ, вносит изменения в отдельные законодательные акты в связи с принятием вышеназванного закона. Новый закон призван стимулировать пенсионные накопления граждан и направлен, в конечном счете, на увеличение размеров трудовых пенсий.

В соответствии с этим законом граждане впервые вступают в правовое поле добровольных отношений в рамках обязательного пенсионного обеспечения. Важно, что этот закон не ограничивает лиц, которые могут формировать накопительную часть трудовых пенсий.

Вы знаете, что в соответствии с действующим законодательством право на накопительную часть имеется у лиц 1967 года рождения и моложе, а с 2002 до 2005 года взносы на накопительную часть трудовых пенсий уплачивались за женщин с 1957 по 1966 годы рождения и за мужчин с 1953 по 1966 годы рождения. С вступлением в силу нового закона все возрастные ограничения по формированию накопительной части трудовых пенсий снимаются.

Право на получение государственной поддержки формирования пенсионных накоплений имеют застрахованные лица, вступившие в правоотношения по обязательному пенсионному страхованию в целях уплаты добровольных страховых взносов на накопительную часть трудовой пенсии в период с 1 октября 2008 года до 1 октября 2013 года (5 лет для того, чтобы определиться).

С 1 октября 2008 года вступить в добровольные правоотношения по обязательному пенсионному страхованию с целью уплаты добровольных страховых взносов на накопительную часть трудовых пенсий может гражданин любого возраста путем подачи в пенсионный фонд соответствующего заявления. Для удобства гражданина заявление можно подать лично в территориальный орган Пенсионного фонда России по месту жительства; можно направить заявление почтой, но при этом заверить его нотариально; можно подать заявление через организацию, с которой у Пенсионного фонда России заключено соглашение о взаимном

удостоверении подписей. Можно также подать заявление через своего работодателя.

— Взносы платятся безналичным путем?

— Гражданин может сам для себя определить способ уплаты дополнительных страховых взносов на накопительную часть трудовой пенсии: платить самостоятельно через кредитные учреждения, либо через своего работодателя, написав ему заявление, в котором указывается размер ежемесячно уплачиваемого дополнительно страхового взноса в твердой сумме или в процентах от базы для начисления страховых взносов на обязательное пенсионное страхование.

Размер добровольных страховых взносов можно изменить как в большую сторону, так и в меньшую путем подачи работодателю соответствующего заявления.

Следует отметить, что для получения государственной поддержки формирования пенсионных накоплений необходимо выполнение следующего условия: застрахованное лицо должно уплатить не менее двух тысяч рублей в год. При этом условии государство перечислит в пользу застрахованного лица за каждую уплаченную им тысячу рублей еще по одной тысяче, но не более 12 тысяч рублей в год. Государство впервые участвует в таком вложении средств, обеспечивая тем самым стопроцентную доходность, которую не предлагают сегодня ни банки, ни управляющие компании.

Государственная поддержка осуществляется в течение 10 лет, начиная с года, следующего за годом уплаты застрахованными лицами дополнительных страховых взносов на накопительную часть трудовой пенсии.

Размер взноса на софинансирование формирования пенсионных накоплений застрахованных лиц, достигших общеустановленного пенсионного возраста (женщины 55, мужчины 60 лет) и не обратившихся за установлением ни одной из частей трудовой пенсии, определяется исходя из увеличенной в четыре раза суммы добровольных страховых взносов на накопительную часть трудовой пенсии, уплаченной застрахованным лицом за истекший календарный год, но не может составлять более 48 000 рублей в год.

В соответствии с законом работодателю также предоставляется право уплачивать дополнительные страховые взносы за работников, вступивших в добровольные правоотношения по обязательному пенсионному страхованию в целях уплаты добровольных страховых взносов на накопительную часть трудовой пенсии.

Указанное решение оформляется отдельным приказом или путем включения соответствующих положений в коллективный либо трудовой договор.

Размер взносов работодателя рассчитывается (определяется) им ежемесячно в отношении каждого застрахованного лица, в пользу которого уплачиваются эти взносы.

На взносы работодателя господдержка не распространяется, господдержка касается только добровольных страховых взносов самого застрахованного лица. Но и добровольные стра-



ховые взносы, и господдержка, и взносы работодателя включаются в состав средств пенсионных накоплений застрахованного лица со всеми вытекающими отсюда правами застрахованного лица по выбору способа формирования накопительной части трудовой пенсии, выплате средств правопреемникам.

Кроме того, необходимо учесть, что право на получение накопительной части трудовой пенсии, сформированной за счет добровольных на накопительную часть трудовой пенсии взносов работодателя и взносов на софинансирование формирования пенсионных накоплений реализуется при соблюдении условий, установленных федеральным законом от 17 декабря 2001 года № 173-ФЗ «О трудовых пенсиях в Российской Федерации». Иначе говоря, при условии наличия пяти лет страхового (трудового) стажа.

Подать заявление о вступлении в добровольные правоотношения в целях уплаты добровольных страховых взносов на накопительную часть трудовой пенсии можно с 1 октября 2008 года, платить взносы можно, начиная с 1 января 2009 года. Таковы сроки вступления в законную силу федерального закона № 56-ФЗ.

Названные выше законы дают ряд налоговых преференций как самому застрахованному лицу, так и работодателю. Для застрахованного лица, уплачивающего добровольные страховые взносы, применяется налоговый вычет, но не более 120 тысяч рублей в год (сумма, превышающая 120 тысяч рублей на следующий год не переносится). Суммы софинансирования от государства не облагаются налогом на доходы физических лиц.

В совокупный доход работника для обложения подоходным налогом не включаются и дополнительные взносы, уплачиваемые работодателем. Но не более 12 тысяч рублей в год на каждого работника. Кроме того, дополнительные взносы работодателя не включаются в налогооблагаемую базу для исчисления ЕНН (14%), но не более 120 тысяч рублей в год (раньше было 100 тысяч).

Также дополнительные взносы работодателя включаются в ФОТ

(относятся на себестоимость) и не облагаются налогом на прибыль, но не более 12 процентов от суммы расходов на оплату труда (включая в совокупную сумму долгосрочное страхование, добровольное пенсионное страхование или негосударственное пенсионное обеспечение, взносы работодателя, уплачиваемые в соответствии с ФЗ № 56-ФЗ).

— Ольга Степановна, мы все больше говорим о тех, кого пенсия пока еще мало волнует. Им кажется, что это время придет не скоро. Но если говорить о тех, кто стоит на пороге этого события, каковы их возможности?

— Надо отметить, что если человек уже получает пенсию, то не вправе отказаться от нее. Система один к четырем будет действовать для тех, кто должен уйти на пенсию после выхода закона № 56. Этот человек не должен оформлять пенсию до того времени пока сам не решит, что накопил уже достаточно. Но воспользоваться накопительной частью трудовой пенсии можно будет только после того, как станет возможным ее начисление. Пока еще так называемый ожидаемый период выплаты, т. е. число дней, на которое должна делиться сумма накопительной части, не определен.

— А на какой период нужно отказаться от начисления пенсии?

— В законе срок этот не определен. Посчитает человек, что ему достаточно накопленных средств, может и через год обратиться за начислением пенсии.

— А те, кто уже сегодня являются пенсионерами и продолжают работать, не подпадают под новый закон?

— Отчего же? На них распространяются те же основания, что и для остальных, за исключением граждан, не оформивших пенсию: на каждую вложенную тысячу рублей государство добавит еще одну.

— Когда можно будет обратиться за перерасчетом пенсии — только через десять лет?

— Десять лет — это период, в течение которого государство берет на себя обязательства по софинансированию. А вот чтобы получить от государства средства в виде софинансирования, необ-

ходимо определиться в течение пяти лет — с октября 2008 по октябрь 2013 года. Теперь давайте посчитаем. С первого января 2009 года человек начнет платить добровольные страховые взносы. Через год государство добавит ему поддержку. Посчитает работающий пенсионер, что достаточно накопил, можно уже назначить накопительную часть — пожалуйста, в 2011 году может это сделать, но при условии, что будет определен ожидаемый период выплаты накопительной части трудовой пенсии. Только следующий перерасчет накопительной части трудовой пенсии можно произвести, согласно закону о пенсионном обеспечении, в отличие от страховой, только через три года.

— Конечно, много накопить те, у кого возраст приближается к пенсионному, уже не смогут...

— Закон рассчитан большей частью на молодежь, на тех, кто должен понимать, что формировать будущую пенсию надо, начиная с первых дней своей трудовой деятельности. Так поступают во всем цивилизованном мире.

— Многие люди перевели свою накопительную часть в управляющие компании или негосударственные пенсионные фонды. А где будут храниться эти средства?

— Все зависит от желания самого застрахованного лица: он может написать заявление и передать эти взносы туда же, где уже работают его основные взносы накопительной части трудовой пенсии. Если заявление не подавалось ранее, можно его написать сейчас и дополнительные страховые взносы и основные будут переданы в управляющую компанию или в негосударственный пенсионный фонд, в зависимости от того, что выберет сам человек. Все, как и с той накопительной частью, которая формируется за счет обязательных отчислений работодателя.

ОСТОРОЖНО, КЛЕЩЕВОЙ ЭНЦЕФАЛИТ!

В России природные очаги клещевого энцефалита распространены от Калининградской области на западе до Сахалина на востоке. Особенность заболеваемости клещевым энцефалитом в последние годы — преобладание среди заболевших горожан. В числе больных до 75 процентов составляют жители города, заразившиеся в пригородных лесах, на садовых и огородных участках.

Основной причиной тяжелых форм клещевого энцефалита служат множественные укусы иксодовых клещей, которые нередко приводят к летальному исходу.

Клещ проникает под одежду человека и чаще всего присасывается в области плеча, груди, шеи и головы. Кровососание клеща, продолжающееся четыре—шесть дней, обычно нечувствительно, так как его слюна содержит обезболивающее вещество.

Возбудитель клещевого энцефалита передается клещами при любом, даже кратковременном, присасывании. Извлечение клеща не избавляет от заражения клещевым энцефалитом, поскольку уже в первых порциях жидкой слюны голодного клеща есть вирус, а в образующемся в течение первого часа футляре из цементирующей слюны содержится часто такое количество вируса, как в остальном теле клеща.

Заражение человека клещевым энцефалитом возможно также алиментарным путем — при употреб-

лении сырого молока зараженных коз и коров.

Повсеместно во всех очагах клещевого энцефалита наблюдается весенне-летняя сезонность заболеваемости, что обусловлено активностью иксодовых клещей в это время года. При длительности эпидемического периода 4—5 месяцев первые единичные заболевания отмечаются чаще всего во второй половине апреля — первой половине мая. Максимум заболеваемости, как правило, регистрируется в июне, затем она снижается и со второй половины июля отмечается опять в виде единичных случаев. Перезимовавшие вирусофорные клещи являются источником вируса энцефалита, и их первое нападение на людей находится в прямой связи с наступлением весеннего потепления и таянием снежного покрова.

Инкубационный период длится 4—14 дней, при молочно заражении — 7—10 дней. Заболевание начинается внезапно с повышения температуры до высоких значений в 80 процентах случаев, головной боли и рвоты (в 24 %), симптомов поражения центральной нервной системы (в 12 %), а в разгаре болезни — в 25, 62 и 65 процентах случаев соответственно. Из числа больных с клиническими симптомами поражения ЦНС около трети полностью выздоравливают. Летальность колеблется в пределах 20—44 процентов. При летальных исходах смерть наступает в 70 процентах случаев на первой неделе, в 25 — на второй неде-

ле, в остальных случаях — до месяца от начала заболевания.

Одним из средств профилактики клещевого энцефалита является серопротектор (введение иммуноглобулина человеческого противоклещевого укусу). Во всех случаях препарат следует вводить в возможно ранние сроки с момента предполагаемого заражения, но не позднее четвертого дня после укуса клеща. Пострадавшему человеку препарат вводят из расчета 0,1 мл на 1 кг массы тела. Стоимость 1 мл препарата в 2008 году составляет 450 и более рублей. В зависимости от веса взрослого человека единовременные расходы на профилактику могут составить от 3500 рублей и более. Общая стоимость лечения может достигать более 30 000 рублей.

ОАО «ЖАСО» (Лицензия Федеральной службы страхового надзора С № 0263 77 от 02.03.06) предлагает страховую медицинскую программу «Предоставление медицинских и иных услуг при амбулаторном и стационарном лечении от заболевания клещевым энцефалитом, болезнью Лайма, клещевым сыпным тифом».

По данной программе страховая компания организует и оплачивает предоставление застрахованному следующих медицинских услуг:

1. Амбулаторно-поликлинические услуги:

- консультации врачей;
- удаление клеща, обработка раны/места укуса;

— введение иммуноглобулина.

2. Лечебные и реабилитационные медицинские услуги стационара:

- экстренная госпитализация;
- лабораторные и инструментальные исследования;
- фармакологическая помощь и другие необходимые для лечения средства;
- реабилитационно-восстановительное лечение.

В отличие от предлагаемых на рынке аналогичных страховых программ срок действия страховой защиты медицинской программы ОАО «ЖАСО» — один год.

Стоимость годового страхового полиса:

- 200 рублей — взрослые;
- 180 рублей — пенсионеры;
- 160 рублей — дети до 14 лет.

Программа показала свою высокую эффективность: сумма уплаченной страховой премии несоизмерима с затратами на оказание лечения.

Необходимо помнить, что соблюдение мер профилактики, своевременное обращение за медицинской помощью и надежная страховая защита позволяют предупредить



заболевание или значительно облегчить его последствия.

По вопросам об условиях страхования и заключения договора вы можете обращаться по телефонам в Дальневосточный филиал ОАО «ЖАСО»:

- (4212) 73-68-58, 73-68-59 — Хабаровск, ул. Герасимова, 4;
- (4217) 28-37-32 — Комсомольск-на-Амуре;
- (41656) 45-7-40 — Тында;
- 8-924-113-25-04 — Бикин;
- 8-924-649-26-62 — Биробиджан.

Дальневосточный филиал ОАО «ЖАСО» приглашает к сотрудничеству страховых агентов. Множество видов и программ страхования, свободный график без отрыва от основной деятельности, достойное вознаграждение, заключение договоров страхования на выгодных, льготных условиях в отношении себя и членов семьи.

ПАМЯТКА

для работника ОАО «РЖД», застрахованного по договору коллективного добровольного медицинского страхования

Программа медицинского страхования включает возмещение расходов медицинскому учреждению за медицинские услуги, оказываемые застрахованным лицам в следующих случаях:

- возникновение острых заболеваний;
- обострение хронических заболеваний;
- травмы в результате несчастного случая в быту и на производстве;
- отравления, кроме алкогольных и наркотических;
- устранение состояний, угрожающих жизни и здоровью застрахованного лица.

Программа включает в себя лечебно-диагностические мероприятия, процедуры, манипуляции, консультации, осуществляемые как в амбулаторно-поликлинических (включая стоматологические услуги), так и стационарных условиях на базе негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД».

Перечень негосударственных учреждений здравоохранения в регионе Дальневосточной железной дороги:

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая поликлиника на станции Беркамит ОАО «РЖД», Российская Федерация, Республика Саха (Якутия), Нерюнгринский район, поселок Беркамит, улица Оптимистов, дом 25;
- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая поликлиника на станции Бикин ОАО «РЖД», Российская Федерация, Хабаровский край, город Бикин, улица Дальневосточная, дом 30;
- Негосударственное учреждение

здравоохранения «Отделенческая больница на станции Владивосток ОАО «РЖД», Российская Федерация, Приморский край, город Владивосток, улица Верхнепортовая, дом 25;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Линейная амбулатория на станции Волочаевка-2 ОАО «РЖД», Российская Федерация, Еврейская автономная область, Сидовичский район, поселок Волочаевка-2, улица Советская, дом 46;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая больница на станции Высокогорная ОАО «РЖД», Российская Федерация, Хабаровский край, Ванинский район, поселок Высокогорный, улица 60 лет Октября, дом 11а;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая поликлиника на станции Вяземская ОАО «РЖД», Российская Федерация, Хабаровский край, город Вяземский, улица Котляра, дом 38а;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Отделенческая больница на станции Комсомольск ОАО «РЖД», Российская Федерация, Хабаровский край, город Комсомольск-на-Амуре, улица Пирогова, дом 11;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая больница на станции Новый Ургал ОАО «РЖД», Российская Федерация, Хабаровский край, Верхнебуруевский район, поселок Новый Ургал, улица Киевская, дом 9;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Отделенческая поликлиника на станции Облучье ОАО «РЖД», Российская Федерация, Еврейская автономная

область, город Облучье, улица Садовая, дом 5;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая поликлиника на станции Партизанск ОАО «РЖД», Российская Федерация, Приморский край, город Партизанск, улица Пушкинская, дом 89;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая поликлиника на станции Ружино ОАО «РЖД», Российская Федерация, Приморский край, город Лесозаводск, улица Октябрьская, дом 77;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Линейная поликлиника на станции Совгавань-Сортировочная ОАО «РЖД», Российская Федерация, Хабаровский край, Ванинский район, поселок Октябрьский, улица Новодорожная, дом 14;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Отделенческая больница на станции Тында ОАО «РЖД», Российская Федерация, Амурская область, город Тында, улица Красная Пресня, дом 59;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая больница на станции Усурийск ОАО «РЖД», Российская Федерация, Приморский край, город Усурийск, проспект Блюхера, дом 10;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая больница на станции Февральск ОАО «РЖД», Российская Федерация, Амурская область, Селемджинский район, поселок Февральск, улица Саянская, дом 8;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Отделенческая поликлиника на станции Хабаровск-1 ОАО «РЖД», Российская Федерация,

город Хабаровск, улица Джамбула, дом 2;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Дорожная клиническая больница на станции Хабаровск-1 ОАО «РЖД», Российская Федерация, город Хабаровск, улица Воронежская, дом 49;

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая больница на станции Юктали ОАО «РЖД», Российская Федерация, Амурская область, Тындинский район, поселок Юктали, улица Сосновая, дом 1.

Не признаются страховым событием и не покрываются настоящим страхованием расстройство здоровья (травма, отравление и т. п.) застрахованного лица, произошедшие в результате:

- покушения на самоубийство, за исключением тех случаев, когда застрахованное лицо было доведено до такого состояния противоправными действиями третьих лиц;
- умышленных действий застрахованного лица, направленных на потерю здоровья, в том числе членовредительство;
- нахождения застрахованного лица в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения или в результате совершения им преступных действий, находящихся в прямой связи со страховым случаем.

Обязательства страховщика по осуществлению страховых выплат по договору добровольного медицинского страхования не распространяются также на:

- лечение инфекций, передающихся преимущественно половым путем, а также специфических инфекционных (ВИЧ-инфекция и ее

осложнения) заболеваний;

- оказание наркологической помощи;

- лечение заболеваний, связанных с радиоактивным облучением и его последствиями.

Не оплачиваются в рамках договора добровольного медицинского страхования следующие стоматологические услуги:

- лечение некариозных поражений зубов;
- герметизация фиссур;
- косметическое восстановление зуба (вкладки, виниры);
- реставрация зуба при разрушенной коронке свыше 50 процентов с использованием внутриканальных штифтов;
- лечение тканей пародонта вне обострения, включая хирургические методы (лоскутные операции, интрадентальное шинирование, вестибулопластика);
- подготовка к протезированию;
- зубопротезирование;
- ортодонтические виды лечения;
- имплантология;
- профессиональная гигиена полости рта (снятие пигментных налетов, налета курильщика, мягких и твердых зубных отложений);
- отбеливание зубов;
- снятие зубных отложений с помощью ультразвука.

Не оплачиваются услуги, оказанные застрахованным лицам по их желанию, без назначения врача.

По всем вопросам, касающимся медицинского обслуживания, обращайтесь в филиал ОАО «ЖАСО» по телефону, указанному в страховом медицинском полисе.

ВАГОНЫ-КЛУБЫ ПРОСВЕЩАЛИ

Продолжение. Начало в № 1, 4, 5, 7-9

В январе-феврале этот вагон-клуб обслуживал линейные станции Комсомольского отделения показом кинокартин, концертными бригадами самодеятельности узловых клубов станций Литовко и Комсомольск и проведением лекций и докладов в период подготовки к выборам в Верховный Совет СССР.

Крайне плохо обстояло дело с кинообслуживанием железнодорожников с разъездным характером работы (паровозные бригады, кондукторские резервы и др.), которые в силу условий работы не видели кинокартин по 3-4 года, особенно на Комсомольском отделении. С мая 1946 года для обслуживания Комсомольского отделения был организован новый вагон-клуб, который стал регулярно проводить работу по обслуживанию линейных станций Комсомольского отделения и время от времени — несколько станций и разъездов по главной линии (Молотово—Волочаевка-1). Заведующий вагоном-клубом — т. Збруев. В вагоне-клубе бесперебойно работала киноаппаратура, радиоприемник. Имелась гармонь, струнные инструменты, настольные игры (домино, шашки и др.), библиотека-передвижка. Кроме того, вагон-клуб развозил для железнодорожников линейных станций литературу периодического издания, новые плакаты, лозунги на железнодорожную тематику (литографические издания).

Железнодорожники линейных станций с большим желанием встречали вагон-клуб, который с июня совершил семь сквозных рейсов по обслуживанию линейных станций Комсомольского отделения, проработав на станциях (не считая времени передвижения и маневров) 87 дней. Им даны за это время 158 киносеансов — обслужены 7136 железнодорожников и членов их семей, 21 концерт — обслужены 1594 человека, проведены 24 вечера культурного отдыха и танцев для молодежи линейных станций. Лекции и доклады проводились редко, штат пропагандиста не укомплектован.

Два вагона-клубами в 1946 году были проведены 247 киносеансов для взрослых — обслужены 10 892 кинозрителя и 178 детских киносеансов — обслужены показом кинокартин 12 552 человека. Линейные станции обслуживались 119 передвижными библиотеками с обменным фондом 8271 экземпляр. Количество читателей в передвижках — 2691 человек. Книгоношами работали 102 человека.

На линейных станциях в красных уголках при предприятиях и общежитиях были прочитаны за 1946 год 403 лекции и доклада, их посетили 7726 человек. Тематика проведения лекций и докладов была разнообразная. На оборонные и общественно-политические темы: международный обзор, текущий момент политической жизни нашей страны и зарубежных стран, политический и экономический обзор ведущих капиталистических стран — США, Великобритании; о работе заседаний Совета Министров, о Парижской мирной конференции, о работе международного суда в Нюрнберге, цикл лекций о четвертой сталинской

пятилетке восстановления и развития народного хозяйства СССР, о мировом профсоюзном движении, о работе Всемирной федерации профсоюзов, цикл лекций, посвященных Сталинскому дню железнодорожного транспорта. На естественнонаучные темы: о происхождении жизни на Земле, о строении Вселенной, атомы и атомная энергия, наука и техника в новой Сталинской пятилетке. На производственно-технические темы: рост железнодорожного транспорта в новой Сталинской пятилетке, опыт работы передовых машинистов, путейцев, движенцев; о достижениях науки и техники железнодорожного транспорта в СССР и за рубежом, баланс предприятий транспорта и его анализ, производственный план и меры по снижению себестоимости. На прочие темы.

Как правило, проведенные лекции для молодежи сопровождались увеселительными мероприятиями. После лекций организовывались концерты, вечера танцев, просмотры кинокартин.

К чтению лекций и докладов привлекались квалифицированные лекторские кадры Хабаровского крайкома ВКП(б) Министерства высших школ, пропагандисты местных партийных организаций. Был заключен договор с лекционным бюро краевого отдела культпросветработы, лекторы которого постоянно выезжали на линейные станции и узлы дороги. Большая работа была проделана профорганизациями в период подготовки и проведения выборов в 1946 году в Верховный Совет СССР.

В 1946 году дорогу обслужили джаз-ансамбль ЦДКЖ, руководимый Д. Я. Покрассом, агитпоезд № 1 ЦДКЖ, ансамбль почетных железнодорожников, джаз Амурского дорпрофсожа и другие бригады профессиональных артистов.

Однако остались нерешенными вопросы радиодиффузии вагонов-клубов радиоприемниками лучших и устойчивых типов. Также для вагонов-клубов требовались три комплекта кинопередвижек.

Тридцатого января 1947 года на заседании дорпрофсожа решался вопрос о вагоне-клубе Бикинского отделения. Оборудование вагона-клуба к этому времени было закончено. Временно, до решения ЦК союза железнодорожников Востока и Дальнего Востока, на заседании был утвержден штат вагона-клуба Бикинского райпрофсожа в количестве четырех единиц, в том числе: заведующий вагоном-клубом, киномеханик, помощник киномеханика (он же моторист), пропагандист. Председателя РПС-3 т. Лузянина обязали немедленно укомплектовать штат вагона-клуба и не позднее 5 февраля 1947 года приступить к регулярному обслуживанию железнодорожников линейных станций. До 3 февраля требовалось составить и утвердить на президиуме РПС график курсирования вагона-клуба, согласовав с начальником отделения дороги и отделением движения продвижение вагона по отделению. Дорпрофсоюз обратился в ЦК союза железнодорожников Востока и Дальнего Востока с просьбой ускорить решение вопроса о штате вагона-клуба Бикинского отделения...

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

СКАЗКА ПОД ДУБКОМ



гой красивее, в комнатах для детей современная мебель, зал столовой блестит в лучах солнца, которое просвечивает сквозь нарядные шторочки. Все очень яркое, чистое, поднимающее настроение и наполняющее чувством гордости, что и наши дети могут отдыхать в таких прекрасных условиях.

А сколько сказок «кот ученый» под красивейшим огромным дубом уже рассказал детям за столько лет существования лагеря? Будем надеяться, что

«Сказка» началась сразу после открытия дверей автобусов, на которых мы привезли детей в детский оздоровительный лагерь имени Горького на станции Ружино. Какой воздух в дубово-сосновом бору, солнце, дорожка в сам лагерь!

Сопровождая детей Владивостокского отделения дороги для оздоровления на первую смену, я впервые попала в такой чудесный уголок. Сколько раз в детстве сама отдыхала в детских лагерях, отправляла детей работников в различные лагеря Приморского края, как наши отраслевые, так и по линии



такой лагерь еще долго будет помниться незабываемым отдыхом детишкам и их родителям, которые убеждены, что заботливые воспитатели уделяют особое внимание детям не только в развлекающих мероприятиях, но и в познавательных программах, которые проходят тут на высшем уровне.

Отличной летней кампании тебе, лагерь!

Наталья ВАВИЛОВА,
председатель профсоюзного комитета ПМС-220

ФСС, и в которые приходилось ездить, но такого... Как же нашим ребятишкам повезло, что есть такое местечко с таким прекрасным парком для прогулок, стадионом, бассейном, отвечающим современным стандартам, корпусами для проживания, как в лучших санаториях.

Территория лагеря удивляет порядком, о котором многим лагерям можно только мечтать. К каждому корпусу ведет своя ухоженная дорожка, у каждого отряда своя беседка, одна дру-



Уважаемые железнодорожники! Для вас работает гостиница «Ерофей»

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

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

Администрация гостиницы



База отдыха «Морской берег», расположенная на берегу Уссурийского залива в бухте Муравьяна, предлагает к вашим услугам комфортабельные 1-2-3-местные номера с видом на море

Здесь вы можете посетить сауну с двумя парными и бассейном. Мы поможем вам организовать торжества, прочие виды отдыха.

Адрес: город Артем, бухта Муравьяна, 11.

Телефоны:
8-902-554-44-99,
8-902-525-55-77,
8-908-458-07-03.



ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Учредитель: дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге.

Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в СМИ и охране культурного наследия по ДФО.
Свидетельство ПИ № ФС 15-0499 от 23.04.2007 года.

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

Редактор — Антонина ПИВНЕВА
Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа
Отпечатано в Хабаровской краевой типографии
Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.
Заказ № 769. Тираж 3550 экз.