

# ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



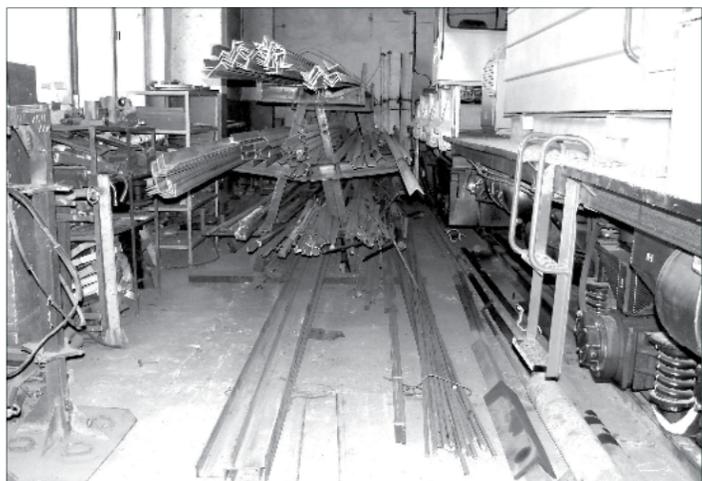
26 марта 2008 г.  
№ 5 (61)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

АНОНС

## И НИКОМУ НЕТ ДЕЛА

Эти фотографии в комментарии не нуждаются. Они наглядно говорят сами за себя



Верхний слева снимок сделан заместителем начальника службы охраны труда и промышленной безопасности Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД» Эдуардом Алексеевичем Королевым 11 февраля 2008 года на станции Гродеково при проведении проверки состояния охраны труда в составе комиссии дороги. Работы проводились на вокзале под руководством и наблюдением начальника вокзала Ю. В. Григорова. Вот так была организована работа по очистке фасада здания вокзала. Это грубейшее нарушение межотраслевых Правил по охране труда при работах на высоте ПОТ РМ 012-2000 (утвержденных постановлением Минтруда от 04.10.2000 г. № 68), угрожающих жизни и здоровью работников. Замечание о нарушениях начальник вокзала Ю. В. Григоров не только проигнорировал, но и в грубой форме отреагировал на него, и работы продолжались.

Остальные снимки сделаны мною во время пребывания на станции Хабаровск-2. На горбушке нечетной горки мы увидели вот такую картину — верхний справа снимок. Не закреплена тросом тележка, не заперта на замок, она может стать виновницей трагедии. Расположенная вблизи пути и используемая посторонними лицами, может угрожать безопасности движения поездов.

В помещении ремонта замедлителей производственного здания выявлено негабаритное травмоопасное место (нижний снимок слева) — рядом с путем для стоянки дрезины АГС-1Ш установлен стеллаж для складирования металла, не разработаны меры безопасности при наличии данного негабаритного места, путь для стоянки дрезины не оборудован устройствами, исключающими выезд дрезины за его пределы. Обнаружены здесь и другие нарушения. В помещении мастерских хранятся стальные стропы без клейм

и бирок, на станки не нанесены инвентарные номера, нет надписей о работниках, имеющих право работы на станках.

На рабочем месте электромеханика по ремонту электроприводов нет инструкции по охране труда, в технологическом процессе отсутствует раздел безопасности труда. В токарном цехе у заточного станка левый подручник расположен ниже оси наждачного круга. Нет инструкций по охране труда при работе на станках, отсутствует уголок по охране труда.

В подразделении не проводятся целевые инструктажи работников, отсутствует журнал регистрации целевых инструктажей, 13 февраля 2008 года комиссией под руководством ШЧ Драпезы проводилась третья ступень контроля за состоянием охраны труда без представителя профкома или уполномоченного по охране труда.

Ну и последний снимок сегодняшнего фоторепортажа. Вот по такой дорожке довелось пройти нам во время рейда. Причем это не единичный фрагмент. Такова она на всей своей продолжительности.

Как говорится, комментарии излишни.

Антонина ПИВНЕВА

АКТУАЛЬНО

## ЕСТЬ КОЛДОГОВОР!

Девятнадцатого марта после длительных переговоров генеральным директором ОАО «Железнодорожная торговая компания» Игорем Легостаевым и пред-

седателем первичной профсоюзной организации Еленой Терещенко подписан коллективный договор ЖТК на 2008 год.

В течение почти пяти месяцев

Центральный комитет профсоюза и руководство вновь созданного ОАО разрабатывали меры по социально-экономической защите работников и пенсионеров компании. В резуль-

тате в колдоговоре ЖТК сохранены действующие в ОАО «РЖД» гарантии и льготы работников и пенсионеров.

После уведомительной регистрации договор будет направлен во все филиалы и структурные подразделения ЖТК.

Информцентр Роспрофжела

## АКЦИЯ



Шестого марта прошел Международный день действий за безопасность движения на железнодорожном транспорте. Не остались в стороне и дальневосточные железнодорожники.

стр. 3

## НАРЕКАНИЯ НЕ ПРЕКРАЩАЮТСЯ



Принимаемых на местах мер для поступления качественной спецодежды недостаточно.

стр. 4

## ЛЮБЯТ КАЖДЫЙ МИГ



Конкурс «Моя семья — мое богатство».

стр. 6

## ДУШИ ПРЕКРАСНЫЕ ПОРЫВЫ



В хабаровском Дворце культуры железнодорожников прошла выставка прикладного искусства.

стр. 8.

# ПЕРСПЕКТИВЫ РЕФОРМЫ

**Реформирование локомотивного хозяйства Дальневосточной железной дороги будет завершено во втором полугодии 2009 года. Такое решение было принято 19 марта на технико-экономическом совете Дальневосточной железной дороги, на котором обсуждались вопросы реформирования локомотивного хозяйства. В работе совета приняли участие начальник Департамента локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» Юрий Машталер, начальник Дальневосточной магистрали Михаил Заиченко, руководители дороги и отделений, представители Забайкальской железной дороги.**

— Вступив в третий этап реформирования отрасли, ОАО «РЖД» видит одной из своих основных задач реформирование самого мощного и материалоемкого хозяйства — локомотивного, — заявил на совещании Юрий Машталер.

Реорганизация локомотивного хозяйства проходит в целях адаптации отрасли к рыночным условиям работы, совершенствования системы управления ОАО «РЖД» и ее приведения в соответствие с целевой моделью рынка железнодорожных транспортных услуг, связана с изменениями в хозяйственной и корпоративной структуре Компании и предусматривает специализацию предприятий локомотивного хозяйства на эксплуатационный и ремонтный комплексы. Специализация призвана повысить технологическую устойчивость локомотивного комплекса, безопасность перевозочного процесса, а также улучшить финансово-экономические показатели.

На техсовете были детально рассмотрены основные моменты разделения локомотивных депо. Так, к примеру, по Хабаровскому отделению было предложено организовать на базе локомотивного депо Хабаровск-2 эксплуатационное депо с цехами эксплуатации Облучье и Вяземская. При этом упразднить как структурное подразделение локомотивные депо Облучье и Вяземская. Для реорганизации ремонтного комплекса на базе локомотивного депо Хабаровск-2 планируется организовать базовое ремонтное депо с цехами ремонта Облучье и Вяземская. Подчинение базового ремонтного депо Хабаровск-2 будет замыкаться на Региональную дирекцию по ремонту локомотивов. Базовое ремонтное депо Хабаровск-2 будет специализироваться на проведении ремонта в объеме СР, ТР-3, ТР-2, ТР-1, ТО-2 локомотивам серии ВЛ-80; ТР-2, ТР-1, ТО-2 локомотивам серии ВЛ-60, ЭП-1; а также ТР-1, ТО-3, ТО-2 локомотивам серии ТЭ-10, ТЭМ2, ТЭМ18.

Опыт реформирования на других железных дорогах показывает, что разделение эксплуатации и деповского ремонта ведет к росту объема ремонта по пилотным локомотивным депо до 90 процентов, производительности труда — на 33—35 процентов, снижению удельных затрат на ремонт на 4-5 процентов. В результате разделения депо формируются эффективные центры ответственности за ремонт и эксплуатацию, что приводит к усилению контроля за качеством ремонта и эксплуатации; себестоимость ремонта и эксплуатации фор-

мируется объективно за счет более правильного отнесения накладных расходов; создаются благоприятные условия для оптимизации деятельности локомотивных депо в части управленческого учета — разделение позволяет планировать и финансировать ремонтную деятельность на основании объемов ремонта, а не эксплуатационных показателей.

— По итогам сегодняшнего совещания можно сказать, что работа по подготовке локомотивного комплекса дороги к реформированию находится на нужном этапе, — подчеркнул руководитель Департамента локомотивного хозяйства.

По словам Михаила Заиченко, от того, насколько успешно пройдет процесс разделения локомотивного хозяйства, будет зависеть эксплуатационная работа дороги в целом. По инвестициям локомотивное хозяйство стоит на втором месте после путейского комплекса. Объем инвестиций ОАО «РЖД» в период с 2005 по 2007 год, направленный на модернизацию и приобретение нового тягового подвижного состава для Дальневосточной железной дороги, составил 8,9 млрд. рублей, в том числе получены 80 новых локомотивов разных серий. На 2008 год запланирована поставка еще 56 грузовых и двух пассажирских локомотивов.

— Дорога заинтересована, — сказал Михаил Заиченко, — чтобы в новой структуре отдача от этих инвестиций была максимальной.

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

## НОВАЯ ДИРЕКЦИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

**В рамках программы реформирования железнодорожного транспорта на Дальневосточной железной дороге приступило к работе Дальневосточное железнодорожное агентство — структурное подразделение Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров.**

Основными функциями Дальневосточного железнодорожного агентства по обслуживанию пассажиров являются организация и контроль в соблюдении технологии оформления проездных и перевозочных документов, осуществление контроля за работой багажных отделений в части перевозки багажа и грузо-багажа, осуществление деятельности, направленной на максимальное привлечение пассажиров на железнодорожный транспорт, создание привлекательного имиджа ОАО «РЖД», своевременное и качественное обеспечение потребности населения в перевозках железнодорожным транспортом в местном, дальнем и международном сообщении.

В настоящее время в ведении агентства имеются триста пунктов продажи железнодорожных билетов. Они находятся не только в пределах Дальневосточной железной дороги, но также на Камчатке, Сахалине, в Магаданской области и Чукотском автономном округе.

Управленческий аппарат агентства располагается в Хабаровске в здании вокзала станции Хабаровск-1.

## МАСТЕРА СОВЕЩАЛИСЬ

**На совещании мастеров путевого хозяйства Дальневосточной магистрали, которое прошло в хабаровском Дворце культуры железнодорожников под председательством начальника дороги Михаила Заиченко, рассматривались новые подходы к ремонту и содержанию пути.**

В 2008 году по инвестиционной программе ОАО «РЖД» на Дальневосточной магистрали будут продолжены работы по реконструкции Лагар-Аульского тоннеля на Хабаровском отделении, второй очереди железнодорожного моста через Амур у Хабаровска, реконструкции пешеходного моста на ст. Тихоокеанская. Также в 2008 году должны начаться работы по реконструкции Владивостокского тоннеля, пешеходных мостов на станциях Бира и Биробиджан. Будут заменены сталежелезобетонные строения на четырех мостах Северного широтного хода дороги. Кроме того, продолжаются работы по строительству Кузнецовского тоннеля на Комсомольском отделении.

Обсуждались на совещании вопросы и перспективы перехода на более совершенную — участковую — систему содержания и ремонта пути, по которой многие дистанции на дороге начнут работать уже с первого апреля 2008 года. При такой системе путевые бригады будут формироваться сразу из нескольких околотов. Это позволит привлечь к работе на участке большее количество квалифицированных путейцев. Ожидается, что после работы такой бригады не надо будет проводить повторные работы на участке. Таким образом удастся повысить производительность труда и обеспечить безопасное движение грузовых и пассажирских поездов.

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

# УСТАНОВИТЬ РАЗУМНЫЕ ЦЕНЫ

**Изыскать возможности и установить разумные цены на пассажирские перевозки между европейской частью страны и Дальним Востоком потребовал председатель правительства России Виктор Зубков**

Об этом он заявил на заседании президиума Государственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока, Республики Бурятия, Иркутской и Читинской областей, сообщила пресс-служба кабинета министров.

Как считает В. Зубков, в этой работе должны принять участие и федеральные министерства, и региональные власти.

— Комплексное развитие дальневосточных территорий входило, входит и будет входить в число приоритетов работы правительства. Одним из определяющих факторов этой работы мы видим решение вопросов транспортной инфраструктуры, — подчеркнул В. Зубков.

При этом, по его словам, по плотности железнодорожных путей и автомобильных дорог общего пользования Дальний Восток занимает последнее место в России. На 10 тыс. кв. км здесь приходится 13 км железнодорожного полотна, в то время как в целом по России — 50 км.

— Такая же картина — по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Тут показатель в шесть раз ниже среднероссийского. Да и сами дороги далеки от совершенства. И их

качество в полной мере сказывается на пропускной способности. Плюс к этому — высокий износ транспортных средств и подвижного состава, — сообщил премьер-министр.

В 2007 году на решение транспортных проблем выделено 19 млрд. рублей. В 2008 году — порядка 50 млрд. рублей. В 2009 году будет выделено более 60 млрд. рублей.

— Уже сегодня введен ряд объектов. Работа начата и по другим объектам. Но многое еще предстоит сделать. В частности, реконструировать и построить порядка 6 тыс. км дорог, в разы увеличить мощность портово-железнодорожных комплексов, ведущих транзитные международные грузоперевозки, обеспечить устойчивое и доступное авиационное сообщение, решить вопрос модернизации транспортного парка, создать соответствующую — в том числе и социальную инфраструктуру, — заявил В. Зубков.

— Сегодня билет на самолет от Москвы до Владивостока в среднем обходится человеку в 30 тысяч рублей. Далекое не каждому он по карману, — сообщил Зубков. — Проезд на поезде в обычном купе стоит 13 тысяч рублей, что тоже недешево, а ехать придется неделю... О каком равноправии, доступности и качестве транспортных услуг здесь может идти речь?

Напомним, что первым про цены на билеты в Хабаровск и Владивосток заговорил в февра-

ле первый вице-премьер Дмитрий Медведев во время поездки по Дальнему Востоку. Тогда Медведев призвал сделать «серьезный рывок» в развитии транспортной инфраструктуры на российском Дальнем Востоке, напомнил, что запланировано развитие и реконструкция более чем 2,5 тыс. километров автодорог. При этом протяженность железных дорог должна увеличиться в десять раз и составить почти пять тысяч километров.

Для решения проблем с билетами Минтранс предлагает ввести регулирование стоимости проезда в купейном вагоне с Дальнего Востока в Европейскую часть России. Кроме того, часть стоимости проезда государство будет компенсировать. Об этом сообщил глава Минтранса Игорь Левитин после совещания в правительстве. Компенсировать часть стоимости билета будут жителям Дальнего Востока, желающим проехать в Центральный регион.

Как сообщили в РЖД, официальных предложений со стороны Минтранса на этот счет пока не поступало. Сейчас государство компенсирует убытки ОАО «Российские железные дороги» лишь в социальном сегменте пассажирских перевозок (плацкарты и общие вагоны). В 2008 году из федерального бюджета на эти цели поступит 16,6 млрд. рублей, а в 2009 году — 21,5 млрд.

**По материалам российских СМИ**

## ОАО «РЖД» ПРЕДЛАГАЕТ

**В центральном офисе ОАО «РЖД» состоялось выездное заседание комитета Государственной думы РФ по транспорту, посвященное вопросам законодательного обеспечения реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте в 2008—2010 годах.**

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин выступил на заседании комитета и ознакомил парламентариев с инициативами Компании по совершенствованию нормативной базы, регулирующей деятельность железных дорог.

— В настоящее время идет масштабная структурная реформа железнодорожного транспорта. Однако действующая в настоящее время нормативная база железнодорожного транспорта в полной мере обеспечить решение задач реформирования не в состоянии. Многие положения нормативных и правовых актов устарели, — подчеркнул Владимир Якунин.

Владимир Якунин сообщил, что ОАО «РЖД» готовит ряд предложений по внесению изменений в некоторые ключевые для отрасли нормативные акты. В частности, требуется приведение ФЗ «О железнодорожном транспорте РФ» в соответствие с требованиями международного права. В новой редакции закон должен учитывать, что действия железнодорожных перевозчиков и их конкуренция между собой должны происходить в равных условиях государственного регулирования их деятельности.

В ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ» по мнению главы ОАО «РЖД», должны быть внесены изменения, которые установят необходимую основу для взаимодействия перевозчика и оператора подвижного состава, регламентируют объем ответственности участников перевозочного процесса. Закон должен учитывать современные реалии рынка железнодорожных перевозок и необходимость обеспечения безопасности функционирования железнодорожного транспорта.

ОАО «РЖД» также подготовило ряд изменений в ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом на железнодорожном транспорте» которые позволят Компании эффективней распоряжаться собственным имуществом. В частности, предлагается сохранить ограничения на оборот имущества, внесенного в уставный капитал ОАО «РЖД», а также на объекты инфраструктуры, имеющие оборонное значение, используемые для специализированных перевозок и выполнения аварийно-восстановительных работ. Остальными объектами имущества ОАО «РЖД» должно распоряжаться самостоятельно.

Кроме того, Владимир Якунин сообщил, что ОАО «РЖД» подготовило проект федерального закона «Об общих принципах транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении». Компания предлагает законодательно разделить пригородные пассажирские перевозки на социальные и коммерческие. При этом предусмотреть социальный заказ со стороны как федерального центра, так и регионов.

— Такая мера позволит сократить убыточность пригородного комплекса, — сказал Владимир Якунин.

Президент ОАО «РЖД» обратил внимание депутатов на необходимость введения гибкого государственного тарифного регулирования Компании в соответствии с реалиями перевозочного рынка и усилением конкуренции со стороны частных компаний.

**Пресс-служба ОАО «РЖД»**

# ВИДЕТЬ НЕДОСТАТКИ НЕ ТОЛЬКО ЧУЖИЕ

Считают актуальным сегодня в локомотивном депо Смоляниново

С Анатолием Шевченко, заместителем начальника локомотивного депо Смоляниново, и машинистом электровоза Валерием Семенцовым я познакомилась на слете общественных инспекторов по безопасности движения поездов. Анатолий Николаевич является председателем совета общественных инспекторов, а Валерий Владимирович — общественный инспектор.

— Наш совет — самый лучший, — с гордостью сообщил мне Валерий Семенцов. — Мы это видим по результатам. Работу совета отмечал начальник дороги.

— Наш совет собирается ежемесячно, — включается в разговор Анатолий Шевченко. — Заслушиваем машинистов-инструкторов о работе по книге замечаний, отчет инспекторов.

На мой вопрос, что на сегодняшний день является актуальным, заместитель начальника депо заметил, что важно критически отнестись к работе каждого члена депо.

— Недостатки в работе других служб мы видим, а в своем коллективе часто не замечаем. Однако жизнь показывает, что культуры в содержании тех же локомотивов нам не хватает. Взять, например,

электровозы «Ермак». Получили их недавно, а замечаний по содержанию хоть отбавляй. И прежде всего это должны видеть общественные инспекторы.

О том, как подбирают кандидатуры на должность инспекторов, Анатолий Шевченко рассказал, что предлагают кандидатуры машинисты-инструкторы, на совете все вместе рассматривают претендентов. Ведь важно, чтобы это были неравнодушные, внимательные люди, добросовестные работники. А среди таких можно выделить машиниста Владимира Пальчука. Он открыто говорит о замечаниях, не проходит мимо нарушений, относящихся не только к работе товарищей, но и других служб.

В число наиболее активных входит и наш собеседник Валерий Семенцов. С 1996 года работает Семенцов в депо, куда пришел после окончания ДВГУПСа. С 1999 года является общественным инспектором. Начиная с 2000 года, он семь раз по итогам работы за год поощрялся начальником дороги, есть поощрения и от руководства депо. В 2001 году Валерий предотвратил крушение поезда № 7. А было это так.

Был тогда Валерий помощником машиниста. Стоя возле машинис-



та, который вел состав на ограничении скорости, заметил Семенцов отсутствие стыкового соединения. Незамедлительно сообщил об этом машинисту поезда № 7. Тот в пяти метрах от стыка сумел остановить

состав. Трагедии не случилось благодаря бдительности молодого общественного инспектора.

Сегодня Валерий Владимирович исполняет обязанности машиниста-инструктора. По долгу службы ему

приходится обучать других вопросам безопасности. Сам же он только за прошлый год провел 64 проверки.

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора

## МЕЖДУНАРОДНАЯ АКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Шестого марта прошел Международный день действий за безопасность движения на железнодорожном транспорте. Не остались в стороне и дальневосточные железнодорожники.

На предприятиях Хабаровского отделения дороги в период подготовки и проведения Дня действий были организованы совещания и семинары общественных инспекторов по безопасности движения, заслушаны отчеты председателей советов общественных инспекторов, намечены планы по дальнейшей организации этой работы.

Наш корреспондент побывал в этот день на узле Хабаровск-2. В шестой хабаровской дистанции пути каждый занимался своим делом. Например, операторы дефектоскопной тележки Петр Запольский и Сергей Семакин готовили тележку для работы на пути. Оба они являются общественными

инспекторами по безопасности движения поездов. В учебном классе охраны труда немногочисленно, однако здесь заняты важным делом: вновь принятые монтеры пути проходят инструктаж по безопасности... На нечетной горке тоже все идет своим чередом: составители поездов, смотрщики вагонов, путейцы — все трудятся как обычно в этот день. Зная о международном дне действий, они тоже вносили вклад в обеспечение безопасности.

В проведении международного дня на Хабаровском отделении приняли участие 22 предприятия, на которых трудилось 7860 человек, в их числе 480 общественных инспекторов. В период подготовки и проведения дня безопасности прошли 63 совещания и семинара. В день проведения действий были проведены 642 проверки, выпущены 46 информационных листков, 38 тревожных сигналов. Установлены 236 нарушений, предотвращены — 46.

Лучшим общественным инспектором по безопасности движения в пятой Хабаровской дистанции пути признан оператор дефектоскопной тележки Николай Казаков, который выявил восемь замечаний. Члены профсоюза, работающие на Комсомольском отделении дороги, поддержали идею проведения Международного дня действий железнодорожников за безопасность движения. Заранее было подготовлено обращение к членам профсоюзного союза железнодорожников



— работникам Комсомольского отделения.

В нем, в частности, говорилось «...Комсомольский филиал дорпрофсожа предлагает провести в трудовых коллективах рабочие собрания по вопросу обеспечения безопасности движения — главной задачи ОАО «РЖД», принять меры по исключению случаев нарушения технологии работ и дисциплины.

В период подготовки к проведению Дня действий железнодорожников провести семинары по обмену опытом общественных инструкторов по безопасности движения поездов. Шестого марта 2008 года профсоюзом совместно с общественными инспекторами по безопасности движения поездов провести проверки состояния безопасности на своих объектах.

Призываем каждого члена профессионального союза железнодорожников не на словах, а на деле выполнить взятые на себя обязательства по коллективному договору: работать добросовестно, эффективно, без нарушения трудовой и технологической дисциплины. «Безопасность — норма деятельности каждого коллектива».

В трудовых коллективах были проведены рабочие собрания по вопросу обеспечения безопасности движения, проведено совещание с председателями советов общественных инспекторов предприятий и станций; оформлены информационные стенды. Среди местного населения проведена пропаганда по мероприятиям, связанным с обеспечением безопасности движения поездов, вывешены аншлаги, проведены совместные проверки с общественными инспекторами по безопасности движения поездов.

О проведении Дня действий железнодорожников за безопасность движения на железнодорожном транспорте 6 марта 2008 года были поставлены в известность все структурные подразделения Тындинского отделения дороги, филиалы, дирекции, профсоюзные комитеты которых входят в состав Тындинского филиала дорпрофсожа.

В большинстве структурных подразделений (ст. Беркаит, Тында, НОДМ, дистанции пути и др.) проведены в этот день семинары по обмену опытом работы среди общественных инспекторов по безопасности движе-

ния. Привлечен к работе корреспондент газеты «Профсоюзная жизнь» Дальневосточной железной дороги Г. Ф. Астахов, который был в этот день в Тындинском эксплуатационном вагонном депо, локомотивном депо и готовил материал для публикации в вышеуказанной газете.

Ранее, 20 февраля, проведен семинар с председателями советов общественных инспекторов по безопасности движения структурных подразделений отделения дороги.

Для проведения Международного дня действий железнодорожников за безопасность движения в структурных подразделениях дороги и Владивостокском отделении на заседании президиума Владивостокского филиала дорпрофсожа разработан и утвержден план мероприятий. Филиалом дорпрофсожа разосланы в структурные подразделения дороги и отделения 24 плаката «Будущее — за железными дорогами».

Мероприятия по проведению Международного дня действий железнодорожников за безопасность движения доведены до работников на утренних планерных совещаниях внеклассных станций, станций 1, 2 классов, дистанций пути, ПМС, дистанций сигнализации, централизации и блокировки, электроснабжения, локомотивных депо, вагонного эксплуатационного депо

По согласованию с Владивостокским отделением дороги на внеклассных станциях и станциях 1, 2 класса, дистанциях пути, локомотивных депо, вагонном эксплуатационном депо Уссурийск в день Международного дня действий проведены внеочередные технические занятия с работниками массовых профессий по разъяснению инструкций, телеграмм, касающихся требований безопасности движения поездов.

На железнодорожных узлах Владивосток, Уссурийск, Находка, Ружино проведены семинарские занятия по обмену опытом работы общественных инспекторов по безопасности движения поездов.

В структурных подразделениях отделения дороги оформлены уголки безопасности, где содержалась информация о проведении Международного дня действий за безопасность движения.



# РАБОТА НА ЧИСТОТУ

Выполнение пунктов коллективного договора должно обеспечить железнодорожников качественной и опрятной спецодеждой

**ОАО «РЖД» и ЦК Роспрофжела готовят разъяснения к тексту коллективного договора. Один из разделов документа посвящен обеспечению работников спецодеждой.**

— Часто возникают вопросы по пункту колдоговора об обеспечении некоторых категорий работников двойным комплектом одежды, — рассказывает главный технический инспектор труда Роспрофжела Юрий Меламед. — К появлению этого пункта мы пришли не случайно. Когда человек занят на работах, где одежда быстро загрязняется, необходимо обеспечить ее своевременную стирку или химчистку. При этом работнику нужна подменная спецодежда. Ранее выдавалась бывшая в употреблении, а она не выдерживает нормативов по своим защитным свойствам. Чаще всего подобные проблемы возникают у путейцев и вагонников.

По данным Роспрофжела, обеспечение санитарно-бытовыми помещениями на сети остается ниже требуемых нормативов. Например, пунктами по ремонту спецодежды магистрали обеспечены на 31 %, помещениями для сушки спецодежды — на 59,3 %, химчистками — на 57,1 %, прачечными — на 63,1 %. И

это с учетом того, что в минувшем году на железных дорогах было построено, реконструировано и отремонтировано 12 пунктов по ремонту и подгонке спецодежды, более 20,5 тыс. гардеробных и введена 31 химчистка.

Для того чтобы предотвратить ситуации, когда железнодорожники вынуждены переодеваться в свою обычную одежду во время работы на ответственных участках, Компания и профсоюз договорились обеспечивать часть работников вторым комплектом спецодежды с удвоенным сроком носки. Естественно, потребовалось определить, что имеется в виду под «отдельными категориями работников».

— В разъяснениях говорится, что каждая дорога должна сама определиться, по какой схеме она будет обеспечивать своевременную стирку или химчистку спецодежды. Например, если в подразделении нет возможности оперативно собирать грязную и доставлять обратно чистую спецодежду, там работники должны быть обеспечены вторым комплектом. А если дорога пойдет на организацию химчистки и персонал будет иметь возможность по окончании

рабочей смены сдать одежду в обработку, а утром получить ее чистой, то и необходимости в обеспечении вторым комплектом нет, — отмечает Юрий Меламед.

В прошлом году затраты ОАО «РЖД» на мероприятия по улучшению условий и охраны труда составили более 6,35 млрд. рублей, в том числе более 2 млрд. рублей — на спецодежду и другие средства индивидуальной защиты. Это 0,8 % эксплуатационных расходов при нормативе по колдоговору не менее 0,7 %. Несмотря на введение частичной дубль-комплектации, в профсоюзе считают, что расходы Компании на спецодежду возрасти не должны за счет удвоенного срока ее носки.

— В Трудовом кодексе РФ изменены условия финансирования мероприятий по охране труда — требования снижены, тем не менее в новом коллективном договоре ОАО «РЖД» на 2008—2010 годы существующий в 0,7 % норматив сохранен, — говорит председатель Роспрофжела Николай Никифоров. Он также отмечает, что если сегодня проблемы с необходимым количеством спецодежды решены, то вопрос ее качества остается открытым.

— На железных дорогах, структурных подразделениях созданы комиссии по приемке и оценке качества спецодежды. Там, где эти комиссии работают, при обнаружении брака составляются рекламации в адрес изготовителя, а партия некачественных средств индивидуальной защиты подлежит замене. Например, на Северной дороге крупная партия обуви была возвращена поставщику. Но на ряде дорог комиссии еще не обучены



Костюмы у путейцев стали краше, но жарче

данной технологии, и их работа неэффективна. Поэтому с начала года по договоренности руководителей ЦК профсоюза и Росжелдорснаба, с участием специалистов отделения охраны труда ВНИИЖТа тендерная комиссия проводит квалификационный отбор предприятий — поставщиков средств индивидуальной защиты, — сказал он.

Прощтрафившиеся фирмы в последующем лишаются права на участие в тендере и попадают в «черный список» Росжелдорснаба.

— Спецодежда, которой мы обеспечиваем работников, обязательно

имеет сертификат соответствия требованиям ГОСТа. Сегодня она изготавливается из современных тканей и материалов, поэтому прекрасно сохраняет тепло и отличается износостойкостью. Совместно с поставщиками уже разработаны и приняты образцы новой спецодежды для работников различных хозяйств и разных климатических поясов, — отметил заместитель директора Росжелдорснаба Сергей Гращенков.

**Елена КУДРЯВЦЕВА,**

«Гудок»

# А НАРЕКАНИЯ НЕ ПРЕКРАЩАЮТСЯ

Принимаемых на местах мер для поступления качественной спецодежды недостаточно

**Материал «Гудка» я перепечатала не случайно. Хочется, чтобы мнение Роспрофжела знали как можно больше людей. Я же, прочитав этот материал, решила сравнить написанное с тем, как обстоит дело на нашей дороге. И, в частности, именно в тех хозяйствах, на которые сделан акцент в материале: вагонников и пути.**

В дорожном коллективном договоре нормы выдачи спецодежды не определены. В пункте 3.5.4 сказано: «Обеспечивать своевременную выдачу Работникам бесплатно сертифицированных видов спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты в соответствии с типовыми нормами». То же самое и в таком же пункте записано в коллективном договоре ОАО «РЖД». Впрочем, подобные пункты имелись и в прошлых колдоговорах. Что же есть на самом деле?

Вагонное эксплуатационное депо Хабаровск-2. В январе работники этого депо должны были чистить пруды. Как и положено, своевременно заказали спецодежду. Получили ее в середине марта...

Годами хлопчатобумажные рукавицы поступают низкого качества. Хотели в депо вернуть последнюю партию назад, даже акт составили. Только другая проблема встала — из-за низкого качества приходится часто менять рукавицы, а потому запасов не осталось. Работать не в чем. Пришлось выдать хоть такие.

«Рукавицы комбинированные хлопчатобумажные («верхонки»), выпускаемые ООО «Кузбаслегпром» г. Кемерово, не выдерживают сроков носки (1 месяц), максимум их хватает на неделю, при интенсивной работе приходят в негодность за одну смену, и все они одного маленького размера (0 и 1)». Это цитата из служебной записки, направленной начальником



Не всегда размеры отвечают заявкам

службы пути в адрес исполняющего обязанности начальника дирекции материально-технического обеспечения В. В. Гильфанову и начальнику службы охраны труда и промышленной безопасности В. К. Щербакнову в феврале этого года.

Разговор о качестве рукавиц не умолкает несколько лет. Только воз и ныне там.

А страдают и вагонники, и путейцы, и все остальные, кому они необходимы для работы. Только «Васька слушает да ест», а Росжелдорснаб продолжает приобретать, что подешевле и похуже.

Есть категория работников, которой положено нательное белье. Да вот беда, давно уже его никто никому не поставлял. Из года в год заявки пишутся, но как объяснили вагонникам, из-за малого количества комплектов никто заказывать не может. А как быть с нормами?

Недовольны осматривки зимними костюмами «Гудок»: карманов там мало: рацию, ручку и все остальное необходимое сложить некуда. И внешний вид вызывает нарекания. Вроде бы шьют их по определенным лекалам, в соответствии с размером и ростовкой, а получаются куцыми: куртки короткие, штаны длинные. У составителей поездов предусмотрены другие костюмы, более удобные, и осматривки им завидуют. Сожалению работники «улицы» и о том, что не предусмотрены межсезонные куртки. Весной или осенью в теплых жарко, а в летнем костюме холодно.

Кстати, о летних костюмах. Ругали хлопчатобумажные костюмы из-за внешнего вида и большой усадки. Теперь внешний вид значительно



Валенки-скороносы

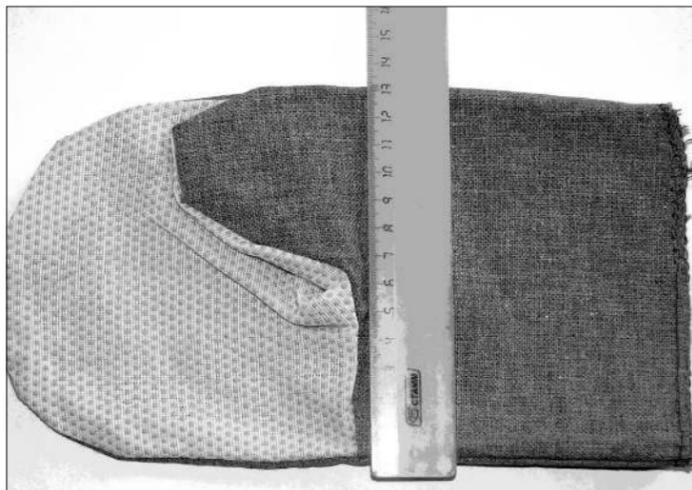
лучше, зато ткань не выдерживает никакой критики. Изготовленные из смесовых тканей, они не пропускают воздух. А потому летом в них жарко. Впрочем, эта проблема не нова и решить ее не в состоянии ни работники службы охраны труда, ни работники дирекции материально-технического снабжения.

Вызывает нарекания и обувь. У тех, кто ходит по межпутью, отсыпанному крупной фракцией, подошва стирается очень быстро. Путьцы одной из дистанций демонстрировали мне такие сапоги. В которых, кстати, в условиях нашего жаркого лета работать сложно — ноги горят огнем. А другого не положено.

Зимой другая проблема: валенки. Усадку они дают очень большую — на два размера и больше. Высушат их работники, а надеть уже не могут. Да и мазут разъедает мгновенно резиновую подошву. Ну не предназначены они для таких работ.

И все же несмотря на то, что не все указанные недостатки можно отнести в адрес работников Хабаровской дирекции материально-технического снабжения, хотелось бы услышать их точку зрения по поводу того, как можно исправить положение. И почему уже много лет идут нарекания в адрес верхонков, а они по-прежнему не обладают необходимым качеством?

**Антонина ПИВНЕВА**



Рукавицы-малышки

# ПОРЯДОК

## ВЫДАЧИ МЕДИЦИНСКИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ЛИСТКОВ НЕТРУДОСПОСОБНОСТИ

Продолжение. Начало в № 2

### II. Порядок выдачи листка нетрудоспособности при заболеваниях и травмах, отравлениях (некоторых других последствиях воздействия внешних причин)

12. При амбулаторном лечении заболеваний (травм), отравлений и иных состояний, связанных с временной потерей гражданами трудоспособности, медицинский работник единолично выдает листок нетрудоспособности одновременно на срок до 10 календарных дней (до следующего осмотра гражданина медицинским работником) и единолично продлевает его на срок до 30 календарных дней. При сроках временной нетрудоспособности, превышающих 30 календарных дней, листок нетрудоспособности выдается по решению врачебной комиссии.

В особых условиях (в отдаленных районах сельской местности, в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях) по решению органов управления здравоохранением субъекта Российской Федерации выдача листков нетрудоспособности может быть разрешена лечащему врачу медицинской организации до дня восстановления гражданином трудоспособности либо до направления его на

медико-социальную экспертизу (далее — МСЭ).

13. Фельдшер или зубной врач единолично выдает листок нетрудоспособности одновременно на срок до 5 календарных дней и продлевает его на срок до 10 календарных дней, а в исключительных случаях, после консультации с врачебной комиссией медицинской организации (по подчиненности), — до 30 календарных дней (с обязательной записью о проведенной консультации в первичной медицинской документации).

14. При сроке временной нетрудоспособности, превышающем 30 календарных дней, решение вопроса дальнейшего лечения и выдачи листка нетрудоспособности осуществляется врачебной комиссией.

Врачи, занимающиеся частной медицинской практикой, при сроке временной нетрудоспособности, превышающем 30 календарных дней, направляют гражданина на врачебную комиссию в медицинскую организацию по месту его прикрепления или регистрации по месту жительства (по месту пребывания, временного проживания) для продления листка нетрудоспособности.

По решению врачебной комиссии при благоприятном клиническом и трудовом прогнозе листок нетрудоспособности может быть выдан в установленном порядке

до дня восстановления трудоспособности, но на срок не более 10 месяцев, а в отдельных случаях (травмы, состояния после реконструктивных операций, туберкулез) — на срок не более 12 месяцев, с периодичностью продления по решению врачебной комиссии не реже чем через 30 календарных дней.

15. При заболеваниях (травмах), когда лечение осуществляется в амбулаторно-поликлинических условиях, листок нетрудоспособности выдается в день установления временной нетрудоспособности на весь период временной нетрудоспособности, включая нерабочие праздничные и выходные дни.

По просьбе гражданина медицинским работником может быть указано время выдачи листка нетрудоспособности.

Не допускается выдача листка нетрудоспособности за прошедшие дни, когда гражданин не был освидетельствован медицинским работником. Выдача листка нетрудоспособности за прошедшее время может осуществляться в исключительных случаях по решению врачебной комиссии при обращении гражданина в медицинскую организацию или посещении его медицинским работником на дому.

16. Гражданам, обратившимся за медицинской помощью после окончания рабочего времени (смены), по их желанию, дата освобождения

от работы в листке нетрудоспособности может быть указана со следующего календарного дня.

17. Гражданину, направленному в медицинскую организацию из здравпункта и признанному нетрудоспособным, листок нетрудоспособности выдается с момента обращения в здравпункт при наличии медицинских документов, подтверждающих его нетрудоспособность.

18. Гражданам, нуждающимся в лечении в специализированной медицинской организации, листок нетрудоспособности выдается непосредственно в специализированной медицинской организации. В исключительных случаях листок нетрудоспособности выдается медицинским работником при направлении гражданина в специализированную медицинскую организацию соответствующего профиля для продолжения лечения.

19. Гражданину, являющемуся временно нетрудоспособным, направленному на консультацию (обследование, лечение) в медицинскую организацию, находящуюся за пределами административного района, по решению врачебной комиссии, направившей его, выдается листок нетрудоспособности на число дней, необходимых для проезда к месту нахождения соответствующей медицинской организации, который продлевается в соответствии с пунктом 7 настоящего Порядка.

20. При выписке гражданина после стационарного лечения листок нетрудоспособности выдается за весь период стационарного лечения, а для граждан, находящихся вне места регистрации по месту жительства (по месту пребывания, временного проживания), — с учетом дней для проезда к месту регистрации. При продолжении временной нетрудоспособности листок нетрудоспособности может быть продлен до 10 календарных дней.

21. Гражданам, направленным по решению суда на судебно-медицинскую или судебно-психиатрическую экспертизу, признанным нетрудоспособными, листок нетрудоспособности выдается со дня поступления на экспертизу.

22. В отдельных случаях (сложные урологические, гинекологические, проктологические и другие исследования, манипуляции, процедуры) при амбулаторном лечении по прерывистому методу листок нетрудоспособности может быть выдан по решению врачебной комиссии на дни проведения соответствующего исследования (манипуляции, процедуры).

В этих случаях в листке нетрудоспособности указываются дни проведения исследований (манипуляций, процедур) и освобождение от работы производится на дни проведения исследований (манипуляций, процедур).

Продолжение на 8-й стр.

# КАК СТРОИЛАСЬ БОЛЬНИЦА

Продолжение. Начало в № 2

...Выселение Хабаровской железнодорожной больницы из занимаемых ею зданий было равносильно полному ее закрытию, так как в Хабаровске ни у дороги, ни у города не было подходящих помещений для развертывания крупного лечебного заведения. Закрытие центральной для 2-го эксплуатационного района больницы, а по некоторым специальностям (урологической) и для дороги в целом, не отвечало интересам транспортного пролетариата и дороги.

Президиум дорпрофсожа постановил просить крайисполком и крайсовпроф пересмотреть постановление Хабаровского горсовета об освобождении Хабаровской железнодорожной больницы занимаемых ею помещений и оставить ее в них впредь до постройки дорогой специальных зданий под больницу. Было решено просить начальника дороги и начальника политотдела дороги немедленно разрешить вопрос со строительством в Хабаровске больницы на 250 коек; просить ЦК ж. д. предложить ЦОЛ немедленно санкционировать постройку больницы и отпустить соответствующие кредиты.

В 1934 году было запланировано открыть при управлении дороги амбулаторный пункт с первичным приемом терапевта и зубного врача. Предусмотрено развитие подсобного хозяйства при больнице с расчетом обеспечения как самой больницы, так и молочных кухонь для детей до 9-месячного возраста.

Седьмого января 1934 года рассматривался вопрос о состоянии работы поликлиники на ст. Хабаровск. Были отмечены положительные сто-

роны работы: введение сигнационного учета; порядок в работе регистратуры; введение жетонной системы при очередях; порядок работы зубопротезного кабинета, снижающий дни прогулов, особенно приезжающих с линии; пополнение аптеки медикаментами; организация дополнительной ожидальни; организация физиолечения; укрепление трудовой дисциплины и т. д.

Вместе с этим отмечены совершенно ненормальные условия для работы поликлиники: теснота в кабинетах, холодно (рентген), помещения заняты под квартиры; кладовые заняты ДСО; плохое отношение к медперсоналу администрации станции — при выездах на линию по вызовам и т. д.

В целях создания нормальных условий для работы поликлиники было решено просить военного начальника дороги дать распоряжение об отводе одного дома, находящегося рядом со складом топлива, для перевода туда лабораторий, и одного дома на военной горе под квартиры врачей. Кроме того, предоставить разъездному медперсоналу автодрезины для оказания первой помощи линейным рабочим ближайших станций и разъездов, дать распоряжение о немедленном предоставлении оборудованного классного вагона для развертывания врачебного пункта на ст. Хабаровск-2 и квартиру медперсоналу там же. Предложено заменить помещение на ст. Хабаровск для приезжающих больных с линии, с тем чтобы развернуть его минимум на 15 коек.

Были даны указания освободить кладовые поликлиники для хранения в них огнеопасных, незамерзающих веществ, принадлежащих поликлинике; ввести доски-указатели в поликли-

нике и предприятию (депо) о часах и днях приема врачей по специальностям; ввести учет эффективности диетпитания больных, направляемых поликлиникой в диетуголки; установить более тесную связь с производством путем прикрепления врачей к цехам и службам, организовав совместно с МК здравячки и работу их.

Одиннадцатого февраля 1936 года в связи с указанием тов. Кагановича о работе Уссурийской железной дороги и решением крайкома об улучшении работы дороги было постановлено всемерно улучшить работу лечебных учреждений, обратив особое внимание на борьбу с заболеваемостью и травматизмом на предприятиях. Обследовать рабочими бригадами состояние постановки лечебной работы, после чего заслушать отчеты руководителей с содокладами бригад на рабочих собраниях.

Со 2 по 4 февраля 1937 года состоялся 10 пленум дорпрофсожа. Он, в частности, рассматривал вопрос о состоянии здравоохранения на дороге. В период подготовки к пленуму было произведено обследование крупных пунктов по состоянию здравоохранения. На пленум были приглашены пять врачей. Пленум обязал президиум дорпрофсожа организовать проверку приказа наркома т. Кагановича о строительстве больниц, роддомов, детсадов и детских яслей, привлекая к уголовной ответственности виновных в срыве этого строительства.

Седьмого мая 1937 года рассматривался вопрос о ходе нового социального строительства, в частности, строительства второй очереди поликлиники. Ее строительство задерживалось по вине дорсанотдела и Дальтранспроекта, неправильно

запроектировавших здание на местности. Строительство было законсервировано впрямь до составления нового проекта.

Третьего ноября 1938 года рассматривался вопрос о ремонте и состоянии Хабаровской больницы. В протоколах заседаний президиума дорожного комитета Уссурийской железной дороги буквально написано: «Президиум дорпрофсожа считает, что к постройке в 1937 году Хабаровской железнодорожной больницы враги народа приложили свои грязные руки, в результате чего здание больницы оказалось зараженным грибок. Ликвидация последствий вредительства производится крайне медленно. Хабаровское отделение БАМлага начало производить ремонт третьего этажа, затянута ремонт, этим самым поставило больницу в тяжелое положение. Снабжение топливом со стороны паровозной службы производится с перебоями, часто бывает, что больница совершенно остается без топлива. Снабжение водой часто имеет перебои в связи с тем, что линия водопровода, обслуживающая больницу, также снабжает паровозы на Хабаровске-1. Часто в больнице не бывает электрического света. Это происходит потому, что больница по снабжению светом ХЭСом отнесена к маловажным объектам, в результате чего были случаи, что во время операции гаснет свет — операции приходится проводить с керосиновыми лампами, что грозит взрывом в воздухе операционной эфире. Дорсанотдел и начальник больницы никаких мер не принимали к обеспечению больницы столовой посудой, нательным бельем, в результате на несколько больных — один стакан, а на 3—5 человек — одни шлепанцы».

Президиум постановил просить оргбюро крайисполкома обязать 2-е отделение БАМлага о срочном окончании ремонта больницы; принять к сведению заявление представителя стройтреста т. Власова, что по представлению смет, проектов на строительство подсобных шести объектов для больницы ими будет немедленно начато строительство; обязать дорсанотдел представить проекты сметы стройтресту и заключить с ними договор. Срок — 15 ноября 1938 года.

Также президиум постановил обязать начальника дороги Шмелева и начальника паровозной службы Циголева принять меры к бесперебойному снабжению больницы топливом, водой; обязать начальника дорторгпота т. Никитина систематически снабжать больницу продуктами. Довести до сведения наркома внутренних дел Николая Ивановича Ежова, что БАМлагом затягивается ремонт больницы и просить дать указания управлению БАМлага о срочном окончании ремонта. Обязать начальника дорсанотдела Букрееву, начальника больницы Шахматова обеспечить к 20 ноября 1938 года больницу нательным бельем и посудой. Ввиду большой текучести младшего и среднего медперсонала (со дня открытия больницы приняты 365 человек, уволились 367 человек) из-за отсутствия жилой площади, так как БАМом не выстроены два жилых дома, президиум постановил обязать начальника дороги Шмелева принять меры к началу строительства жилых домов...

Продолжение следует

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

# ЛЮБЯТ КАЖДЫЙ МИГ

на конкурс «Моя семья — мое богатство»

*Что такое счастье — вечный вопрос, ответ на который у каждого свой. Тому, кто счастлив, никакие жизненные проблемы (экономические, социальные) не могут помешать. И убеждаемся мы в этом на примере семей, дети из которых посещают наш детский сад.*

В нашем детском саду — НДОУ «Детский сад № 261 ОАО «РЖД», более 170 семей, в каждой из них свое тихое семейное счастье. У нас есть прекрасные индикаторы счастья, которые никогда не обманывают — это дети. Стоит посмотреть в глаза ребенку, и многое становится ясным. Ведь увидеть в них можно искорку озорства или потухший огонек, свет или грусть, интерес к завтрашнему дню или страх перед ним.

Среди этих семей есть такие, о которых хотелось бы рассказать. Например, семья Галиных. В этой семье сложилась хорошая традиция — каждые выходные, в любую пого-

ду и время года, выезжать за город для отдыха и занятий спортом. Эта традиция зародилась в 70-е годы, когда сами родители, Олег и Марина, были детьми. Их детство прошло в Приморском крае. Олег жил в городе Артем, а Марина в поселке Черниговка. Зимой катались на лыжах, коньках, летом — игры в волейбол, футбол. Олег окончил ДВГУПС, а Марина — торговый техникум. В 1997 году познакомились в поезде Владивосток—Советская Гавань. Общий интерес к спорту сблизил двух людей. В 1999 году они поженились, а в 2001 году родилась дочь Настя.

С двух лет брали ребенка с собой на выезды, так как считали это одним из способов закалывания. И за все время не было ни одного случая, чтобы Настенька простудилась и заболела, а уж про то, чтобы были какие-то серьезные хвори, и речи быть не может. Напротив, Олег и Марина отмечали улучшение

самочувствия и аппетита, крепкий, здоровый сон.

В четыре года Настя уже не хотела быть пассивным наблюдателем, ей хотелось самой кататься на лыжах и так же, как мама, плавно скользить по льду на коньках. В 2005 году семья переехала из Спасска-Дальнего в Хабаровск на постоянное место жительства. Возможностей для занятий спортом стало больше. Мама поступила в ДВГУПС, папа работает поездным диспетчером в центре управления детского сада. Вместе — семьей, они участвуют в конкурсах, выставках, им всегда есть о чем рассказать, что показать. Где ребенок — там и родители. Их семейная жизнь не

Настенька растет подвижным, любознательным ребенком, любит участвовать во всех мероприятиях детского сада. Вместе — семьей, они участвуют в конкурсах, выставках, им всегда есть о чем рассказать, что показать. Где ребенок — там и родители. Их семейная жизнь не



течет монотонно в спокойном русле, а бьет ключом, разбрызгивая капли радости, счастья, восторга от жизни вокруг.

Два года назад Настю Галину записали в спортивную школу фигурного катания «Пируэт». Занятия в спортивной школе принесли свои первые результаты: Настя принимала участие в соревнованиях в своей возрастной группе и заняла пятое место. Да, пятое — это еще не первое, но впереди вся жизнь, и кто знает, а может, именно она, Настя Галина, принесет России золотую медаль по фигурному катанию на Олимпийских

играх.

В этом году Олег и Марина поведут свою дочь в первый класс. Какие трудности там встретят их Настеньку, сможет ли она справиться с ними?! Не надо быть экстрасенсом, чтобы предположить, что все у них будет хорошо. Потому что у людей, которые любят каждый миг своей жизни, счастливы сами и умеют делать счастливыми своих близких, делиться этим счастьем, просто не должно быть ничего плохого.

**Татьяна ГОРНОСТАЕВА,**  
воспитатель НДОУ «Детский сад  
№ 261 ОАО «РЖД»

# СТАНОВИТСЯ ТРАДИЦИЕЙ

На базе отдыха Уссурийского локомотиворемонтного завода в селе Каменушка была проведена первая зимняя спартакиада работников станции Уссурийск

*На этот раз желающих принять участие в спартакиаде было в два раза больше. Оргкомитету по проведению спартакиады пришлось провести отбор, в результате которого сформировали две команды — грузового цеха «Грузовик» и цеха движения «Башмак». Капитаном команды «Грузовик» выбрали составителя поездов Николая Чернокозинского, капитаном «Башмак» стал регулировщик скорости движения вагонов Виктор Перегуда.*

Команды, переодетые в отличительную форму, выстроены для приветствия. У каждого оно свое. Вот, например, «Грузовика»:

*Наш грузовик вперед летит,  
К победе очень рвется.*

*Пусть будет трудно, нелегко,  
Грузовичок всего добьется!*

Ну а их соперники сочинили свое:  
*Наш башмак всему пример,  
Хоть и вагоны тормозит!  
Займем все первые места,  
Грузовичок будет разбит!*

И вот первый старт — лыжная эстафета. Лыжня была трудной, мало кому удалось удержаться на лыжах. Но первыми пришли участники команды «Грузовик». В личном первенстве первое место занял молодой специалист, регулировщик скорости



движения вагонов Андрей Ефремов.

Хорошие результаты показали дежурные по станции Екатерина Ухина, Елена Метелица, Ольга Борик, Лариса Кожемякина, операторы СТЦ Наталья Андриянова и Любовь Иванова.

Отрадно, что в соревнованиях лыжников приняла участие и несколько не отставала от молодежи ветеран, бывшая дежурная по станции, а ныне активный общественный инспектор по безопасности движения

поездов Валентина Андреевна Белых.

В мини-футболе на льду снова победила команда «Грузовик». Решающий гол забил капитан команды Николай Чернокозинский. Долгую



оборону держала вратарь — дежурная по парку Татьяна Иштокина.

Эстафета саночников принесла победу «Башмаку».

В заключение — перетягивание каната на льду. Надо заметить, что тянуть канат на льду дело трудное,

но очень веселое! И снова победил «Башмак», но чему же тут удивляться? В команде грузового цеха такие хрупкие девушки — Екатерина Дегтяренко, Татьяна Корбут, Татьяна Деркач, Екатерина Бакунова, Евгения Москаленко, Татьяна Матюшкина.

Неужели ничья? Снова победила дружба? Никто не согласен остановиться на этом. Конкурс капитанов окончательно определил команду-победителя. Несколько метров прыжков в мешках и... «Грузовик» лучший!

Наступил торжественный и приятный момент — награждение и вручение призов. Медали, грамоты. Главный приз — большой торт — команда «Грузовик» отдала «на съедение» самым маленьким болельщикам! Ведь они так ревниво следили за успехами своих мам и пап и так серьезно за них болели.

Нужно признаться, что спартакиады на станции Уссурийск больше носят игровой характер, чем спортивный, но недаром говорят: лиха беда начало.

Впереди еще будут настоящие спортивные состязания.

Даешь вторую летнюю спартакиаду!

**Наталья МИНАЕВА,**  
председатель профсоюзного  
комитета станции Уссурийск



# ДУШИ ПРЕКРАСНЫЕ ПОРЫВЫ

Восемнадцатого марта во Дворце культуры железнодорожников на ст. Хабаровск-2 открылась выставка поделок жителей Железнодорожного округа, посвященная 150-летию города Хабаровска. На выставке представлены работы ветеранских организаций района и учащихся школ, гимназий и детских эстетических центров.

Работы ветеранов — это в

основном живопись, вышивки, поделки из дерева, металла. Ветеранская организация ДВГУПСа представила портретные вышивки крестом библиотекаря университета Галины Юрьевны Макагон под названиями «Ее величество Женщина» и «Незнакомка», Людмила Николаевна Усенко, бывший преподаватель кафедры физики, представила свои работы «Амурский бульвар. Осень»

и «Храни мой город», а Лидия Ивановна Кунчикова, бывший сотрудник кафедры экономики транспорта — вышивку «К юбилею любимого города», Нелли Ивановна Конева подготовила к выставке вышитую картину «Друзья наши меньшие». Свои работы из металла — «Маска шамана» и «Поединок», а также поделку из дерева — «Трубка мира» выставил О. Я. Строев, доцент кафедры связи.

Ветеранская организация Хабаровской дистанции сигнализации, централизации и блокировки представила работы Л. Г. Беспаловой под общим названием «Золотые руки» — вышивки в техниках крест, гладь, ризелье.

Заслуживают внимания работы представителей ветеранской организации поселка им. Горького — поделки, сделанные методом бумагокручения. Это работы Л. И. Пахомовой «Подсолнухи» и «Ветка рябины», В. А. Расторгуевой «Бансай» и «Клубнички». Член этой же организации А. И. Шульгина представила на суд зрителей белоснежные кружевные салфетки под общим названием «Белая фантазия». Ветеранская организация Железнодорожного округа района



Большая—Вяземская представила работы Бориса Дмитриевича Глинского, учителя физкультуры средней школы № 1. Он много лет увлекается декоративно-прикладным искусством и выставляет свои работы. Здесь представлены десять его различных светильников, сделанных из подручного материала — стекла и металла, а также поделки под общим названием «Аборигены» (ткань, мех, кожа,

дерево, ракушки).

На выставке широко представлены работы детей, занимающихся в различных кружках. Это живопись (масло, гуашь, акварель, батик), вышивка бисером, композиции из ткани и бумаги (бумагокручение), поделки из пластилина, солёного теста, макаронных изделий, коллажи, воскография.

Окончание на 8-й стр.



# ВАГОНЫ-КЛУБЫ ПРОСВЕЩАЛИ

Продолжение. Начало в № 1 и 4

...По постановлению ВЦСПС 1 октября 1930 года на дороге был организован всесоюзный День ударника, который должен был предшествовать решительной борьбе за ликвидацию прорывов, полное выполнение транфинплана 1929-1930 года. Союзные органы должны были «со всей решительностью ударить по всяким проявлениям темпобоязни, оппортунистической практики и неверия в выполнимость взятых темпов программ» (из постановления крайкома ВКП(б) от 12 сентября 1930 года).

В соответствии с решением пленума Далькрайисполкома о проведении отчетно-перевыборной кампании Советов с 1 октября 1930 года были даны указания об активном участии местных союзных организаций в проведении перевыборной кампании. Было предложено всем ячейкам, клубам и вагонам-клубам развернуть разъяснительную работу в связи с перевыборами Советов, вокруг основных очередных задач, определяющих успешное выполнение плана третьего года пятилетки. Это выполнение и перевыполнение заданий особого квартала, помощь в досрочной и сверхплановой реализации хлебозаготовок и лесозаготовок, мобилизация средств населения, а также — дальнейшее развертывание коллективизации и ликвидации кулачества как класса; своевременная полная подготовка к весенней посевной кампании; беспощадная борьба с правым оппортунизмом на практике, бюрократизмом и вредительством; усиление шефской работы в деревне по линии активизации бедноты и дальнейшего укрепления союза с середняком.

В ноябре 1930 года вагонам-клубам были даны указания доводить до сведения широких рабочих масс отчеты и анализы о происшедших и состоянии трудовой дисциплины в коллективах дороги. Для этой цели следовало организовывать специальные беседы, лекции, вечера с отраже-

нием конкретных фактов по данной станции. Также был объявлен месячник борьбы с пьянством. Вагоны-клубы должны были развернуть массовую разъяснительную работу о последствиях пьянства в условиях транспорта, организуя выставки, вечера, привлекая к этой работе врачебный персонал дороги.

Девятого ноября 1930 года на заседании президиума ДК обсуждался вопрос о смотре культурной работы. Постановили: «В целях проверки выполнения решений XVI партсъезда и обращения ЦК ВКП(б) от 3 сентября и решений Всесоюзного клубного совещания о перестройке форм и методов культурной работы, провести с 10 ноября по 10 декабря массовый смотр культурной работы на дороге». Основными объектами смотра были определены: культурная работа в цехе; борьба культурных учреждений с отсталыми настроениями и социалистическое воспитание новых кадров; интернациональное воспитание; мобилизация масс на выполнение осенне-зимних перевозок, помощь в проработке встречного транфинплана; борьба за трудовую дисциплину; культурная работа в быту; культурная работа в подшефных селах и колхозах; состояние работы по ликбезу; введение всеобщего начального обучения и политехнизации школ; состояние библиотечной работы; перестройка форм и методов физкультурной работы; организационная перестройка культурных учреждений.

Для работы по проведению смотра при СМК были созданы смотровые бригады под руководством и ответственностью одного из членов СЗМК, с проведением всей работы при непосредственном участии добровольцев, активистов из членов союза, учащихся, женщин, работников, инженерно-технических работников. Учкпрофсоюзам и СМК было предложено особое внимание при проведении смотра культурной работы уделять составу культурных работников, решительно освобождаясь от элементов, не могущих обеспечить выполнение

решений по перестройке культурной работы и необходимых темпов ее развертывания, заменяя их выдвигаями из среды ударников. Культсектору и сектору кадров ДК было предложено разработать вопрос об организации курсов по подготовке и переподготовке культурных работников, чтобы к концу смотра курсы приступили бы к работе.

Рассматривался вопрос об оплате работников вагонов-клубов и кинопередвижек. Оплату установили по принципу поясного деления: заведующим вагонами-клубами — от 218 руб. 75 коп. до 253 руб. 60 коп., кинемеханикам вагона — от 179 руб. 40 коп. до 208 руб.; кинопередвижникам — от 158 руб. 70 коп. до 184 руб. Решено было ввести новую оплату с 1 августа 1930 года. Также было отпущено 400 рублей из средств на работу вагонов-клубов на оборудование вагона-клуба № 902.

Двадцать четвертого ноября 1930 года на заседании президиума ДК обсуждался вопрос о развертывании кооперативно-массовой работы вагонами-клубами в своих районах. Был заключен договор ДК с УСТПО о работе в пределах дороги.

Двадцатого декабря 1930 года рассматривался вопрос о состоянии филиала заочного Института транспорта, который существует уже 6 месяцев. В связи с тем, что контрольная цифра охвата заочным обучением в 400 человек выполнена по приему на 60%, было дано задание вагонам-клубам под руководством филиала развернуть работу по вовлечению рабочих-железнодорожников в заочное обучение.

В конце 1930 года культурным учреждениям дороги были даны указания подчинить всю культурно-массовую работу мобилизации железнодорожников на выполнение и перевыполнение транфинплана, развитию ударничества, соцсоревнования, беспощадному бичеванию злостных нарушителей трудовой дисциплины, мобилизации средств и реализации займа «Пятилетка — в четыре года».

По плану 100-процентный охват трудящимися подписки на заем должен быть выполнен к 15 января 1931 года. По предварительным итогам кампании «Сбережения за особый квартал 1930 года» наблюдалось невыполнение заданий по приливу вкладов по сбережениям. Вагоны-клубы должны были заняться массовой разъяснительной работой вокруг мобилизации средств населения на дело социалистической индустрии.

В феврале 1931 года было проведено обследование культурной работы среди восточников (китайцев, корейцев) на станциях Лазо, Иман, Бикин. Было решено обеспечить клубы периодической литературой и библиотеками на китайском и корейском языках: библиотеки — по 28 экземпляров, журналы — по 88 экз.

С 27 по 30 октября 1930 года состоялась 2-я дорожная профсоюзная конференция Дальневосточной железной дороги. В выступлениях собравшихся прозвучала озабоченность работой вагонов-клубов. Так, т. Левин, заместитель председателя РК-3 (Бикинское отделение) сказал: «Вагон-клуб с февраля стоял в ремонте. С 1937 года мы не добьемся оборудования вагона кино- и радиопередвижками. Действия Дорпрофсоюза в этом непонятны». Из выступления т. Шестеркина — (политотдел ПЧ-1): «Чтобы рабочих с линии привезти в Архару в кино, нужно затратить 8 часов. Лучше прислать вагон-клуб на линию». Островский — зав. культотделом РК-1 (Облучьевское отделение): «Вагон-клуб на 1 отделении совершенно не соответствует не только своему назначению, но и названию. На роль клубов никто не обращает внимания».

На 2-м пленуме дорпрофсоюза ДВЖД, который состоялся 14-15 апреля 1940 года, в резолюциях опубликовано: «Обязать председателей правлений клубов, РК, МК организовать показ борьбы с прогульщиками, бракоделами и другими нарушителями трудовой дисциплины через стенные газеты, многотиражки,

радиогазеты, киноэкраны и т. п.». По штатной ведомости клубов ДВЖД с 1 августа 1940 года — 2 вагона-клуба по 4 человека.

Десятого января 1941 года председателем дорожного комитета профсоюза ДВЖД был избран т. Крутиков, вместо Шацких, выдвинутого на партийную работу. На VI пленуме ДК профсоюза ДВЖД 10-11 июня 1941 года выступил т. Ковшаров — зав. культотделом ЦК ж. д., он сказал: «О штате технических работников вагона-клуба Облучья договоримся с начальником дороги. С вагонами-клубами надо посылать лекторов, чтобы делали доклады, лекции. А этого на Облучье нет, да и на других отделениях. Пора серьезно перестроить работу».

На VII пленуме ДК профсоюза ДВЖД от 29 ноября 1941 года обсуждался вопрос по организационно-массовой работе в соответствии с передовой газетой «Правды» «Война и профсоюзы» за 21 сентября 1941 года. Докладчик т. Бурлаков сказал: «Работать сверхурочно, без отдыха, не считаясь со временем, работать в выходные дни каждый честный железнодорожник считает делом чести и доблести. Говоря о перестройке работы дорожного комитета, райкомов союза, следует сказать, что и методы работы, и поднимаемые вопросы, разрешение их безусловно отличаются от довоенного времени, а именно: райкомы союза и ДК работают над теми вопросами, которые выдвигает военная обстановка. Это вопросы социалистического соревнования, использования местных ресурсов, обучения населения противовоздушной обороне и военному делу, подготовки медсестер и сандрожниц, обучения женщин массовым профессиям, сбор одежды для бойцов Красной армии. Заметно перестроена работа клубов».

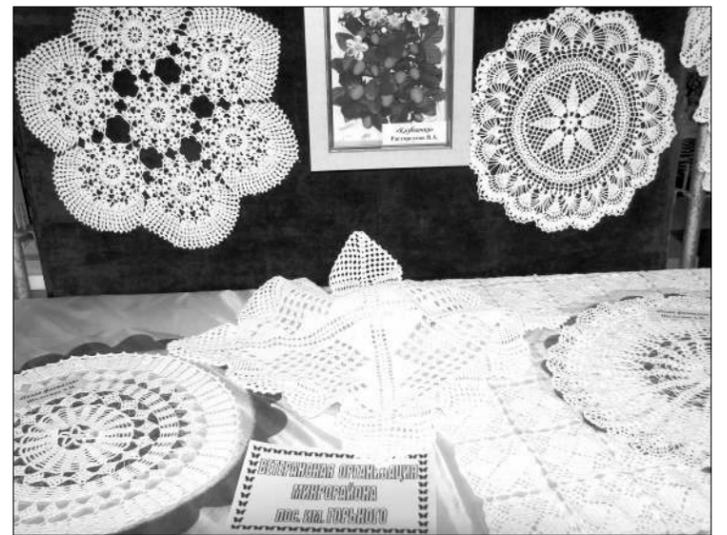
Продолжение следует

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила  
НИНА САЛЬНИКОВА

## ДУШИ ПРЕКРАСНЫЕ ПОРЫВЫ

Окончание. Начало на 7-й стр.

На выставке много поделок учащихся средней школы № 1. Это модель пиратской шхуны из дерева Ильи Николаева (11 лет), руководитель — И. В. Васенок (учитель технологии); коллективная работа из бисера «Храмы Хабаровска», руководитель — О. Д. Лукьяненко (учитель технологии). Представлены две работы Алины Контошовой (11 лет) — батик: «Индонезийские кошки» и «Дружная семейка», руководитель — С. М. Костюченко (бабушка Алины). На выставке представлена картина «Дальневосточный пейзаж» Елены Мауль (15 лет). По словам учителя изобразительного искусства школы № 1 Марины Викторовны Педоренко, Лена мечтает о персональной выстав-



— А. В. Крючкова. Выставлены также поделки с использованием ткани, ваты, бумаги, акварели — «Зима-волшебница» Валерии Воропаевой и Анастасии Тарахтеевой (обеим по 5 лет) и «Ледяной терем» Артема Маслакова (6 лет). Руководитель работ — Е. А. Ольшанская.

Рассказывать о том, какие золотые руки у тех, кто принял участие в выставке, можно много. Каждый автор — это отдельная история, отдельная интересная личность. А их работы — это духовный мир личности.

**НИНА САЛЬНИКОВА**  
Фото автора



ке в арт-подвальчике и уже готовится к этому. Большая коллекция работ от ДЮЦ «Спектр». Школьники МОУ СОШ № 47 выставили мягкие игрушки, разделочные доски, школа-интернат № 2 представила коллекцию работ в стиле батик.

Среди работ учащихся школы № 80 выделяются портреты, написанные Ксенией Лялиной (10 класс) — «Друг», «Хабаровчанка», «Я живу в Хабаровске». На выставке также представлены работы самых маленьких участников из коллектива «Планета детского творчества «Апельсин». Это «Зимний пейзаж» Алины Куклиной (5 лет) и Артема Рыбалченко, работы в стиле воскографии «Салют» Дмитрия Ванакова (5 лет) и Валерии Николаевой (5 лет), руководитель

**База отдыха «Морской берег», расположенная на берегу Уссурийского залива в бухте Муравьиная, 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:**

г. Артем, бухта Муравьиная, 11.

**Телефоны:**

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



**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



## ПОРЯДОК ВЫДАЧИ МЕДИЦИНСКИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ЛИСТКОВ НЕТРУДОСПОСОБНОСТИ

Продолжение. Начало на 5-й стр.

23. При наступлении временной нетрудоспособности в период отпуска без сохранения заработной платы, отпуска по беременности и родам, отпуска по уходу за ребенком до достижения им возраста трех лет листок нетрудоспособности выдается со дня окончания указанных отпусков в случае продолжающейся временной нетрудоспособности.

24. При временной нетрудоспособности лиц, находящихся в отпуске по уходу за ребенком до достижения им возраста трех лет, работающих на условиях неполного рабочего времени или на дому, листок нетрудоспособности выдается на общих основаниях.

25. При временной нетрудоспособности в связи с заболеванием (травмой, отравлением) гражданина, наступившей в период ежегодного оплачиваемого отпуска, листок нетрудоспособности выдается в соответствии с настоящим Порядком, в том числе в период долечивания в санаторно-курортном учреждении.

26. Гражданам, направленным медицинскими организациями и органами управления здравоохранением на лечение в клиники научно-исследовательских учреждений (институтов) курортологии, физиотерапии и реабилитации, листок нетрудоспособности выдается медицинским работником на основании решения врачебной комиссии на время лечения и проезда к месту лечения и обратно.

При соответствующих медицинских показаниях листок нетрудоспособности продлевается лечащим врачом указанных клиник.

27. Листок нетрудоспособности не выдается гражданам:

— обратившимся за медицинской помощью в медицинскую организацию, если у них не выявлено признаков временной нетрудоспособности;

— проходящим медицинское освидетельствование, медицинское обследование или лечение по направлению военных комиссариатов;

— находящимся под стражей или административным арестом;

— проходящим периодические медицинские осмотры (обследования), в том числе в центрах профпатологии;

— гражданам, в том числе с хроническими заболеваниями вне обострения (ухудшения), проходящим обследование, принимающим различные процедуры и манипуляции в амбулаторно-поликлинических условиях;

— учащимся образовательных учреждений начального профессионального, среднего профессионального и высшего профессионального образования и учреждений послевузовского профессионального образования. В случае заболевания (травмы, отравления) учащихся образовательных учреждений начального профессионального, среднего профессионального и высшего профессионального образования и учреждений послевузовского профессионального образования для освобождения от учебы выдается справка.

В случае заболевания (травмы, отравления) учащихся образовательных учреждений начального профессионального, среднего профессионального и высшего профессионального образования и учреждений послевузовского профессионального образования в период проведения оплачиваемых работ при прохождении производственной практики, а также в случае выполнения ими работы по трудовому договору листок нетрудоспособности выдается в соответствии с настоящим Порядком.

В указанных случаях по просьбе гражданина выдается выписка из медицинской карты амбулаторного (стационарного) больного.

### 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 дорпрофсоюза.  
Отпечатано в Хабаровской краевой типографии.  
Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.  
Заказ № 764. Тираж 3550 экз.