

С праздником Великой Победы!

ПРОФСОЮЗНАЯ

ЖИЗНЬ



4 мая 2008 г.
№ 8 (64)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



Уважаемые ветераны Великой Отечественной войны!

Сердечно поздравляем вас с самым дорогим из всех праздников — Днем Победы!

Отмечая этот праздник, мы преклоняемся перед мужеством тех, кто защищал нашу Родину от врага, и тех, кто героически трудился в тылу, приближая заветный день — Победу. И вклад железнодорожников в это событие огромен. Восстанавливались и строились новые дороги, разрушенные в ходе боев, перевозились многочисленные грузы на фронт, вывозились раненные, эвакуировались население и предприятия... Все это не обошлось без помощи железнодорожного транспорта. И после Победы железнодорожники оставались ярким примером энтузиазма и профессионального мастерства.

От всей души желаем Вам крепкого здоровья, семейного благополучия, внимания окружающих и любви близких.

Дорпрофсоюз на Дальневосточной железной дороге

ЛУЧШИЕ КОЛЛЕКТИВЫ

Победителями в дорожном соревновании за первый квартал 2008 года признаны коллективы:

Первое место

Владивостокского отделения железной дороги;
внеклассной пассажирской железнодорожной станции Хабаровск-1;
железнодорожной станции Комсомольск-Сортировочный;
грузовой железнодорожной станции Посъет;
участковой железнодорожной станции Угольная;
локомотивного депо Уссурийск;
эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2;
Облученской дистанции пути;
Уссурийской дистанции лесозащитных насаждений;
путевой машинной станции № 313;
путевой машинной станции № 317;
Ружинской дистанции электроснабжения;
дорожных электромеханических мастерских;
Спасск-Дальненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
Владивостокского регионального центра связи;
Комсомольской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;
дорожного центра фирменного транспортного обслуживания;
Тындинской дистанции гражданских сооружений;
энергосбыта;
механизированной автобазы Владивостокского отделения железной дороги;
Дома культуры железнодорожников на станции Ружино.

Второе место

Комсомольского отделения железной дороги;
грузовой железнодорожной станции Горин;
участковой железнодорожной станции Новый Ургал;
локомотивного депо Сибирцево;
эксплуатационного вагонного депо Тында;
Бикинской дистанции пути;
Ургальской дистанции электроснабжения;
Февральской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
Владивостокского Дворца культуры железнодорожников.

Третье место

грузовой железнодорожной станции Красная Речка;
участковой железнодорожной станции Облучье;
Спасск-Дальненской дистанции пути;
Хабаровской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

ЗА БЕЗОПАСНЫЙ ТРУД

28 апреля более чем в ста странах мира — членах Международной организации труда (МОТ) отмечается Всемирный День охраны труда. В этот день проводятся мероприятия, направленные на привлечение внимания общественности к проблемам безопасного труда, производственного травматизма и связанной с работой заболеваемости. Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей присоединился к этому широкомасштабному мероприятию и призвал всех членов профсоюза принять участие в этой акции.

Не остались в стороне и дальневосточники. На всех предприятиях проведены различные мероприятия, способствующие профилактике травматизма, улучшению условий и охраны труда. Лучшие специалисты, а также ветераны охраны труда накануне были отмечены главным инженером Дальневосточной железной дороги Владимиром Крапивным.

В пятой Хабаровской дистанции пути, например, были проведены внезапные проверки по околоткам, в мастерских на ст. Ин. В проверках приняли участие руководство дистанции и профком. Выяснялось состояние охраны труда, обеспеченность спецодеждой. Как сообщил председатель профсоюзного комитета Павел Цибринский, грубых нарушений и отступлений от технологии производства работ в ходе проверки не обнаружено.

Всемирный День охраны труда во Владивостокском вагоно-пассажирском депо прошел без травм и нарушений. Начался он с семинара с мастерами, бригадами, уполномоченными по охране труда. Перед собравшимися выступил технический инспектор профсоюза филиала дорпрофсоюза на Владивостокском отделении дороги Александр Лысак. Он расска-

зал о значении Всемирного дня, обратившись отметили проблемы и пути их решений. Заранее были разработаны мероприятия, касающиеся проверок состояния охраны труда, особое внимание было рекомендовано обратить на ранжирный парк. Об этом рассказал председатель профкома депо Владимир Сидоренко.

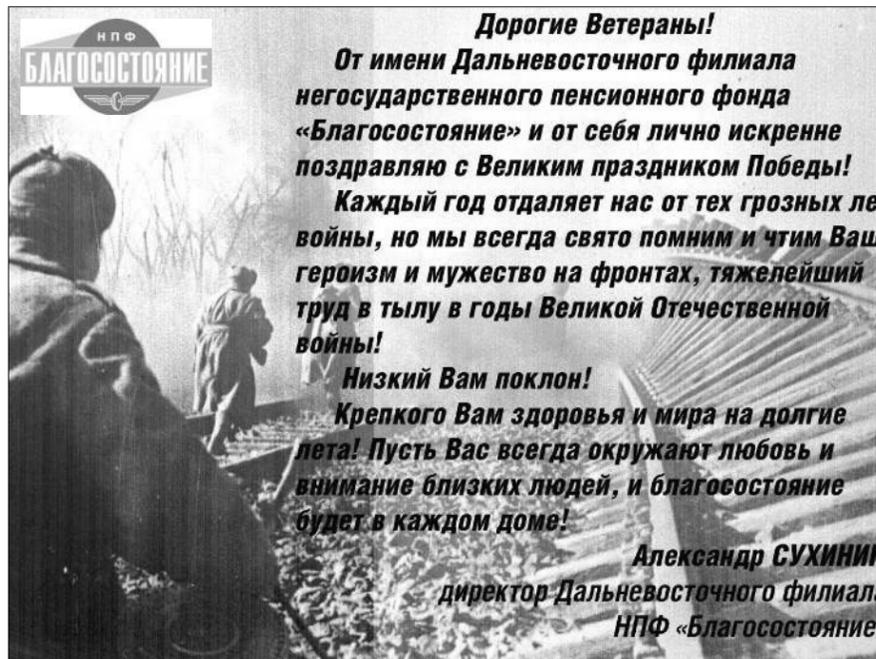
Председатель профкома локомотивного депо Тында Алексей Сорокин совместно с главным инженером Ильей Лейкиным и инженером по охране труда Натальей Мизениной прошли по цехам, встретились с людьми непосредственно на рабочих местах. Грубых нарушений отмечено не было. По итогам проверки ряд уполномоченных по охране труда решено поощрить руководством депо.

Председатель профкома опорной станции Новый Ургал Наталья Загоровская накануне Всемирного Дня охраны труда совместно со специалистом по работе филиала дорпрофсоюза на Комсомольском отделении Татьяной Павленко проехали на станции Чегдомын и Ургал-1, где в первую очередь обращали внимание на состояние работы по охране труда. На ст. Чегдомын в очередной раз был поднят вопрос оборудования душевой кабины.

28 апреля на ст. Новый Ургал прошло собрание, где работники поднимали вопросы, касающиеся улучшения условий труда. Здесь много вопросов вызывает отсутствие сушилки для одежды составителей. И если зимой выручают радиаторы отопления, то летом, в период проливных дождей, приходится работать в мокрых плащах. Есть нарекания и по поводу освещенности. На все замечания работники надеются получить положительные ответы.

И это лишь небольшой пример того, как откликнулись дальневосточники на призыв международных коллег.

Антонина ПИВНЕВА



Дорогие Ветераны!

От имени Дальневосточного филиала негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние» и от себя лично искренне поздравляю с Великим праздником Победы! Каждый год отдаляет нас от тех грозных лет войны, но мы всегда свято помним и чтим Ваш героизм и мужество на фронтах, тяжелейший труд в тылу в годы Великой Отечественной войны!

Низкий Вам поклон!
Крепкого Вам здоровья и мира на долгие лета! Пусть Вас всегда окружают любовь и внимание близких людей, и благосостояние будет в каждом доме!

Александр СУХИНИН
директор Дальневосточного филиала
НПФ «Благосостояние»

ЗАДАЧА ПРОФСОЮЗОВ — УЛУЧШЕНИЕ БЛАГОСОСТОЯНИЯ

Восемнадцатого апреля прошел очередной пленум ЦК профсоюза. На нем рассматривался вопрос «О состоянии и мерах, принимаемых хозяйственными руководителями по повышению зарплаты, и задачах профсоюзных органов по улучшению благосостояния работников — членов Роспрофжела».

В работе пленума приняли участие президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, вице-президент Компании Олег Атьков, начальник департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта РФ Александр Болотский, заместитель председателя ФНПР Виталий Будько.

Впервые пленум начался не с традиционного доклада, а с выступлений с мест, благодаря показанному перед работниками Компании рассказывали о плюсах и минусах корпоративной системы оплаты труда. Однако мы начнем традиционно, с выступления председателя профсоюза Николая Никифорова.

заданий выплачивается поощрение в размере до двух должностных окладов (ставок).

Положительные решения по материальной заинтересованности работников локомотивного хозяйства и хозяйства перевозок найдены на Приволжской дороге, так называемая бонусная система поощрения работников Дорожного центра управления перевозок. А в целях стимулирования труда локомотивных бригад машинистам грузового движения, работающим с высокой результативностью, на напряженных участках устанавливаются персональные оклады на один год с ростом заработной платы на 10—15 тыс. рублей в месяц. За каждого подготовленного и назначенного на самостоятельную работу машиниста машинист-инструктор премируется в размере 5000 рублей.

Такой же принцип установления окладов применяется и на Московской дороге. И такие примеры можно приводить по Западно-Сибирской, Юго-Восточной дорогам и другим филиалам.

новую систему оплаты труда существенно не изменил позиций железнодорожников на региональных рынках труда в части конкурентоспособности професий. В результате текучесть кадров достигла в 2007 году наибольших размеров за последнее десятилетие и составила 10,8 процента. Из Компании уволились по собственному желанию 84 тысячи человек. При довольно высокой напряженности труда железнодорожников работник уходит туда, где заработная плата больше или даже такая же, но условия труда легче и лучше (на РЖД 44 процента рабочих мест не соответствуют санитарным нормам). А прогнозируемый рост заработной платы работников Компании в 2008 году и ближайшие 2009-2010 годы в два раза ниже, чем в стране.

Семь лет назад, в 2001 году, ситуация была похожей. Тогда коллегия МПС приняла решение о значительном повышении заработной платы в течение 2002 года — на 50 процентов. И эта задача была выполнена. По уровню заработной платы железнодорожный транспорт занял шестое место, и все эти годы работал устойчиво, и реформы шли успешно. Выделение дополнительных средств на установление классовых званий, персональных окладов, надбавок за профмастерство и наставничество, за внедрение новой техники, увеличение размеров премирования, зональные и региональные надбавки должны дать положительный эффект и увеличить заработную плату, но допущенное отставание от средней по России ликвидировано не будет.

Президиум ЦК профсоюза считает, что для исправления ситуации необходимо повысить реальную заработную плату в 2008 году не менее чем на 20 процентов, а к 2010 году довести соотношение к средней по России до коэффициента 1,6. Причем это повышение не должно увязываться с ростом производительности труда. Уже сегодня абсолютное большинство работников трудится на грани физических возможностей, и без кардинального технического перевооружения невозможно существенно повысить производительность труда, на что требуется значительное время и средства.

Затраты на оплату труда в эксплуатационных расходах последние четыре года остаются на уровне 30 процентов, в то время как в развитых странах они составляют более 50. Все это говорит о том, что резервы повышения заработной платы есть. Соответствующие предложения направлены правительству, Госдуме, совету директоров ОАО «РЖД».

Много обращений поступает по размеру суточных, которые не менялись в ОАО «РЖД» с 2002 года. При командировках продолжительностью до десяти суток они составляют 100 рублей и не компенсируют фактических расходов работника; их необходимо увеличить как минимум до 200 рублей, что будет справедливо, так как инфляция за указанный период составила 200 процентов. С 2004 года в ОАО «РЖД» работникам ведущих професий, внесшим наибольший вклад в обеспечение безопасности движения поездов, выплачивается единовременное вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов. Например, за 2007 год средний размер вознаграждения на

одного поощренного работника составил 18 217 рублей, его получили 164 тысячи 657 работников, или каждый четвертый. За эти годы, в том числе и по предложению профсоюза, перечень професий, подлежащих поощрению, увеличили с 26 до 48, более чем в два раза выросло число поощренных. Однако в этой системе имеются изъяны.

Год — это большой период, и объективно оценить работу каждого, если не допущено нарушение трудовой или производственной дисциплины, сложно, и у работников, в случае невыплат, возникает много вопросов и, естественно, растет недовольство. Также непонятен и приводит к напряженности в трудовых коллективах подход к определению професий, от которых зависит безопасность движения поездов. Например, в дистанциях пути имеют право на вознаграждение дорожные мастера, бригадиры пути и сигналисты, а монтеры пути в перечень не входят. Но именно от их труда зависит безопасность движения поездов!

В целях повышения мотивации к труду и достижения высоких финансово-экономических показателей Президиум ЦК профсоюза подготовил предложения о разработке специального положения «О поощрении работников ОАО «РЖД» за корпоративные результаты работы», что практически осуществляется уже второй год в виде разовой премии. Положение внесет четкие представления о порядке начисления и размерах указанных выплат. Компания продолжает оплачивать сверхурочную работу при суммированном учете рабочего времени работников по устаревшим и противоречащим законодательству документам, в то время как Трудовым кодексом Российской Федерации четко предписывается производить оплату за первые два часа не менее чем в полуторном размере, в последующие — не менее чем в двойном; фактически игнорируются официальные разъяснения Минздравсоцразвития России, Роструда, решения судов по конкретным гражданским делам. Такая система сложилась только в ОАО «РЖД», и профсоюз должен добиться, чтобы оплата производилась в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации.

За 2007 год среднемесячная заработная плата транспортных строителей выросла на 26,8 процента и составила 23 851 рубль, а в проектировании — 35 475 рублей с ростом на 30,5 процента. Это достигнуто благодаря росту объемов работ на 160,9 процента.

Принимаемые меры позволили увеличить среднюю заработную плату работников железнодорожных образовательных учреждений: в вузах с 11,7 до 15,6 тысячи рублей, в техникумах и колледжах с 6



до 8,8 тысячи рублей (в системе Рособразования в вузах зарплата 13,9 тысячи рублей, в техникумах и колледжах — 8,2 тысячи рублей). Однако преподаватели высших и средних профессиональных учебных заведений железнодорожного транспорта по-прежнему остаются в категории малообеспеченных граждан. Предусмотренный рост заработной платы на 2008 год не решает проблем. Заработную плату надо повышать не менее чем на 30 процентов. Несмотря на то, что в целом по Российской Федерации среднемесячная заработная плата работников НУЗ ОАО «РЖД» выше среднемесячной заработной платы работников аналогичных учреждений здравоохранения, в ряде регионов она отстает от территориального здравоохранения. В крупных городах, таких как Москва и Санкт-Петербург, разница значительная — 41 и 23,5 процента соответственно. Основная причина — исключение ведомственного здравоохранения из национального проекта «Здоровье», что приводит к лишению дополнительных источников финансирования. Отсюда и рост текучести кадров. На Сахалинской дороге она составила 24 процента, Красноярской — 17,7, Московской — 14.

Неоднозначную реакцию вызвало выступление президента Компании Владимира Якунина. Выступая с трибуны пленума, Владимир Якунин напомнил, что Роспрофжел объединяет, помимо железнодорожников, транспортные строителей, работников ППЖТ, метрополитенов, отраслевых медиков. И у членов ЦК должна быть единая взвешенная позиция, учитывающая интересы всех членов профсоюза. Однако ОАО «РЖД» оказалось единственной компанией, где зарплата растет в зависимости от роста производительности труда, а в целом по стране эта пропорция нарушается. «Я согласен с тем, что зарплата в стране растет темпами недопустимыми. Экономика столько не производит», — сказал Владимир Якунин. — Страна — это мы с вами, — подчеркнул он, обращая внимание на эту проблему, которая ставит железнодорожников в невыгодное положение по отношению к другим отраслям.

Окончание на 3-й стр.



В своем выступлении он отметил, что с участием выборных профсоюзных органов разрабатываются новые системы премирования, направленные на стимулирование высокопроизводительного качественного труда, пересматриваются системы оплаты труда. Например, на Горьковской дороге введены в действия положения: «О мотивации труда работников локомотивных бригад на формирование, пропуск и вождение тяжеловесных и длинносоставных поездов, работу на длинных участках и в однолицо», «О дополнительном премировании работников ПТО за обнаружение трудновывяемых дефектов» и ряд других, которые дают большой стимулирующий эффект. Так, в октябре 2007 года локомотивным бригадам в соответствии с положением выплачено дополнительно 8,69 млн. рублей. Это дало увеличение заработной платы на 1142 рубля в среднем на одного работника. За выявление дефекта или неисправности вагона работники ПТО получают дополнительную премию в размере 700—800 рублей.

На Дальневосточной дороге в хозяйстве пути действует положение о премировании дорожных мастеров и бригадиров за отличное состояние пути. Один раз в квартал руководители, добившиеся наилучших результатов, премируются в размерах от 10 до 30 тыс. рублей. За предотвращение возможных случаев нарушений безопасности движения поездов, выполнение особо важных

По оценке Президиума ЦК профсоюза, при переходе на КСОТ необоснованно снизился размер премий за результаты работы. На большинстве железных дорог в четвертом квартале 2007 года она по действующим положениям о премировании не превысила 10 процентов в удельном весе заработной платы. Такое же положение по многим другим филиалам.

В результате режима экономии фонда оплаты труда в структурных подразделениях укоренилась практика необоснованного снижения размера премии работникам или невыплата из-за перерасхода фонда оплаты труда при выполнении показателей, что вызывает справедливые возмущения рабочих и подрывает доверие к новой системе. По требованию правовой инспекции труда профсоюза работникам в 2007 году дополнительно начислено и выплачено премий, материальной помощи, пособий, доплат за сверхурочную работу и работу в выходные дни и других выплат на общую сумму 133 млн. рублей. Выявляются факты, когда не выплачиваются или занижаются размеры доплат за работу с вредными и опасными условиями труда, что ранее было крайне редко.

Выплаты за выслугу лет есть во всех метрополитенах (кроме Самарского), организациях транспортного строительства и промышленного железнодорожного транспорта (кроме ОАО «Восток-Сибпромтранс»), ведомственной охране, в ряде дочерних обществ. В целом переход на

О РАБОТЕ, ОТДЫХЕ И ДЕЛОПРОИЗВОДСТВЕ...

Двухдневный семинар с председателями и специалистами профсоюзных и цеховых комитетов, ревизионных комиссий профкомов на базе санатория-профилактория «Надежда» провел филиал дорпрофсожа на Тындинском отделении дороги. Мероприятие было широким не только по кругу его участников, но и по разнообразию рассмотренных вопросов.

Председатель филиала дорпрофсожа Виктор Сверкунов рассказал о задачах профсоюзных организаций и филиала, стоящих в 2008 году. Директор санатория-профилактория «Надежда» И. А. Высоцкий поведал о работе возглавляемого им оздоровительного учреждения, о прекрасной возможности получить здесь лечение, хорошо отдохнуть и о том, как получить сюда путевки. Проблему отдыха применительно к детскому летнему оздоровлению продолжила заместитель начальника отдела управления персоналом Тындинского отделения дороги О. И. Марченкова. Коснулась она также кадровой работы и ипотеки.

Значительный блок семинара был посвящен финансам. О порядке составления и утверждения сметы профсоюзного бюджета, организации контроля за исполнением сметы, о смете доходов и расходов и отчете об ее исполнении говорила

главный бухгалтер филиала дорпрофсожа Людмила Гудзовская. Темой выступления заместителя главного бухгалтера Людмилы Иконниковой стала финансовая и ревизионная работа в первичной профсоюзной организации, налоговая система Российской Федерации, порядок оформления результатов ревизии финансово-хозяйственной деятельности профкома, а ведущий специалист фонда «Благосостояние» В. В. Богуш рассказала о негосударственном пенсионном обеспече-

нии работников железнодорожного транспорта.

Во второй половине дня рассматривались вопросы, связанные с Положением об оплате труда, коллективными договорами, О них говорила начальник отдела организации и оплаты труда отделения Галина Тяжева. Было предоставлено слово и автору этих строк, сделавшему своеобразный отчет о деятельности корпункта «Профсоюзной жизни» в Тындинском филиале дорпрофсожа и поделившемся



планами редакции по освещению разносторонней деятельности профсоюзов на железнодорожном транспорте. Подробно было рассказано об объявленном дорпрофсожем и редакцией газеты конкурсе «Моя семья — мое богатство».

Подробный анализ основных принципов организационного строения профсоюза, первичной профсоюзной организации, прав и обязанностей члена профсоюза и мотивации профсоюзного членства сделала специалист отдела организационной и кадровой работы Тындинского филиала дорпрофсожа Лидия Сыроватская. Она также подробно рассказала о технологии подготовки и проведе-

ния профсоюзных собраний (конференций) трудовых коллективов по подведению итогов выполнения и заключения коллективных договоров; об обязанностях председателя профкома, планировании работы и делопроизводстве в первичной профсоюзной организации; о практике подготовки и проведения заседания профкома и цехкома.

В заключение этого, по мнению многих его участников, интересного и познавательного семинара были подведены итоги, получены ответы на возникшие вопросы, состоялся обмен опытом.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

ЗАДАЧА ПРОФСОЮЗОВ — УЛУЧШЕНИЕ БЛАГОСОСТОЯНИЯ



Окончание. Начало на 2-й стр.

— Мы сегодня прилагаем огромные усилия, чтобы обеспечить уровень защищенности наших работников. В частности, ведем тяжелые дискуссии с правительством об индексации тарифов. Там занимают положительную позицию в отношении наших законных требований, и если будет принято необходимое решение, Компания получит средства на повышение заработной платы, — отметил Владимир Якунин.

Глава ОАО «РЖД», подчеркивая необходимость изыскивать внутренние резервы для дальнейшего повышения благосостояния железнодорожников, отметил, что никогда не пойдет на поводу, чтобы поднимать зарплату, не обеспеченную доходами Компании. Сокращение непроизводительных затрат и непроизводительных расходов — это общая задача.

В ходе обсуждения выступлений первых руководителей профсоюза и ОАО «РЖД» были высказаны различные точки зрения. Касались же они в первую очередь вопросов благосостояния работников Компании,

престижа профессии железнодорожников.

Вот, например, что сказал начальник ПТО на ст. Нерюнгри вагонного пассажирского депо Тынды, член ЦК профсоюза Александр Чернов:

— Если анализировать доклад председателя профсоюза и выступление президента Компании, то, я считаю, президент прав не во всем. Да, часть приведенных им примеров имеет место. Но ведь не на всех же дорогах и не во всех депо процветает, к примеру, массовое воровство! Поэтому говорить о том, что все мы такие плохие, и слепо идти на поводу у президента нельзя.

А вот выдержка из выступления Евгения Красногорова, машиниста локомотивного депо Ачинск Красноярской дороги, члена ЦК профсоюза:

— Я — маневровый машинист, работаю в одно лицо. Стаж работы — 23 года. Все комиссии прохожу, как в космос лечу. А получаю меньше всех — по восьмому разряду. Это несправедливо!

Булат Каримов, председатель

профкома локомотивного депо Кинель Куйбышевской дороги:

— Наши руководители все время повторяют, что, мол, на Западе производительность труда совсем иная. Согласен, однако нельзя забывать, что у нас, как говорится, совсем другие просторы. Сверхурочные у локомотивных бригад — это вообще беспредел. Придя на работу, бригада сидит 2-3 часа в ожидании работы! Представьте, что руководителей вот так же не пускают в их кабинеты, и они ждут у себя же в приемной...

О хищениях тоже правильно говорились, это действительно болезнь всей сети. Но должен сказать, что многие железнодорожники не стоят в стороне, — они ловят за руку, добиваются увольнения таких «работников» с транспорта и заведения на них уголовных дел. Однако охрана собственности Компании тоже оставляет желать много лучшего.

— Если брать нас, движенцев, а мы, как ни крути, руководители перевозочного процесса, то получаем мы намного меньше других — практически в два раза, если сравнивать с теми же локомотивщиками. И эта тема у нас звучит везде: на конференциях, заседаниях, потому что действительно наболевшая. Но дело с мертвой точки никак не сдвигается. Да и система премирования у нас не совсем адекватная. Зарплата человека не должна зависеть от того, обеспечил работодатель его работой или нет, есть у него на станции поезд, вагоны или нет.

Кроме постановления, пленум принял обращение Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей к председателю правительства Российской Федерации В. А. Зубкову.

**По материалам
информцентра Роспрофжела**

ОБРАЩЕНИЕ

За последние четыре года темпы роста реальной заработной платы на железнодорожном транспорте значительно отстали от темпов ее роста по промышленности и в целом по стране. В 2004 году уровень оплаты труда железнодорожников составлял 160 процентов от среднероссийского уровня заработной платы, а в 2007 году это соотношение снизилось до 130 процентов. В результате текучесть кадров резко увеличилась, так, в 2007 году с железнодорожного транспорта общего пользования уволились 84 тысячи человек, что стало максимальным показателем за последние десять лет.

ОАО «РЖД» — одна из немногих крупных компаний в Российской Федерации, где темпы роста реальной заработной платы не опережают темпов роста производительности труда. В то же время дальнейшее повышение производительности труда за счет интенсификации труда практически невозможно, поскольку многие работники железнодорожного транспорта уже сейчас работают на грани своих физических возможностей. Необходимо кардинальное техническое перевооружение, требующее значительных затрат.

Государство, являясь единственным акционером ОАО «РЖД», регулирует рост тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на уровне инфляции и оставляет их фиксированными в течение года. При этом цены на продукцию, потребляемую железнодорожным транспортом, растут опережающими темпами. Так, за последние десять лет железнодорожные тарифы выросли в 4,56 раза, дизельное топливо — в 15,57 раза, сталь — в 8,1 раза и т. д. Все это осложняет финансовое положение Компании.

В 2007 году темпы роста реальной заработной платы железнодорожников были ниже, чем по стране, в два раза (8,6% против 16,2%), такое же положение остается в 2008 году, что еще более осложнит ситуацию. По отдельным массовым профессиям текучесть кадров составляет 30 процентов и более. Например, на текущий объем работы не хватает пяти тысяч работников локомотивных бригад, растут сверхурочные часы работы и т. д.

К работникам железнодорожного транспорта предъявляются повышенные требования, связанные с ответственностью за безопасность перевозок, напряженностью труда, а также законодательное ограничение отдельных прав работников и участие в системе мобилизационной подготовки и прикрытия.

Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей, членами которого являются более 1,8 млн. человек, обращается к Вам, Виктор Алексеевич, принять решения, которые позволят повысить реальную заработную плату работников ОАО «РЖД» в 2008 году на 20%, восстановить до 2010 года ее уровень 160 процентов от средней по промышленности в Российской Федерации, а также поддержать принятие федерального закона, обеспечивающего социальные гарантии работникам железнодорожного транспорта.

Принято на VI пленуме ЦК профсоюза 18 апреля 2008 года.

Аналогичное обращение направлено в парламент Российской Федерации и совет директоров ОАО «РЖД»



ПОЧЕТНЫЙ ЧЕЛОВЕК

Месяц назад в доме Пономаревых было многолюдно. Это глава семьи Иван Васильевич принимал гостей по случаю своего восьмидесятилетия. Пришли не только бывшие сослуживцы по локомотивному депо Смоляниново, профком депо, но даже глава района. Это ли не свидетельствует о том, насколько уважаем этот человек.

Родился и вырос Иван Васильевич Пономарев в Кустанайской области, после окончания школы-семилетки в 1940 году пошел работать

в колхоз, а в следующем, 1941 году, семья Пономаревых переехала в Приморье, в Ольгинский район.

В марте следующего года его призвали в ряды Красной армии, служил в части, расположенной в Спаске-Дальнем до лета следующего года, в июне 1942-го в составе 87-й дивизии был направлен на Донской фронт. Участвовал в обороне Сталинграда в районе Мамаева кургана, обороняя переправу через Волгу, был зенитчиком в зенитной батарее.

После Сталинградской битвы часть, в которой служил Пономарев, перебросили на Центральный фронт в район Курской дуги к селу Прохоровка для прикрытия танкового корпуса.

После разгрома немцев на Курской дуге участвовал в наступлении Красной армии на Западном фронте, освобождая города Белоруссии, Польши, участвовал в освобождении Варшавы.

Довелось пройти ему и по территории Германии, побывать в Берлине.

Только вот в мае 1945 года вернуться домой ему не удалось. Сначала часть перебросили в Магдебург, а потом, в ноябре 1946 года, — в Ригу. И только весной следующего года демобилизовался и вернулся домой, в Приморье.

В октябре 1947 года пришел Иван Васильевич трудиться в локомотивное депо Смоляниново, где

и проработал до выхода на заслуженный отдых. Вначале был кочегаром паровоза, затем помощником машиниста паровоза, слесарем по ремонту подвижного состава, машинистом паровоза, тепловоза, электровоза.

За заслуги перед Родиной Иван Пономарев награжден орденом Отечественной войны второй степени, медалями «За отвагу», «За оборону Сталинграда», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией».

А дорога оценила его труд, присвоив звание почетного ветерана Дальневосточной железной дороги.

ВETERАН ИЗ МОЕГО ДЕТСТВА

В ПАМЯТЬ О ГЕРОЯХ

В Байкало-Амурском институте железнодорожного транспорта постоянно действует фотовыставка «Слились воедино: история вуза, история БАМа, история Тынды». Первоначально она появилась к 70-летию Дальневосточного государственного университета путей сообщения, а сейчас постоянно обновляется, рассказывая о происходящих в вузе важных событиях. Свои работы на институтский вернисаж представляют не только известные бамовские фотожурналисты, но и студенты.

В одной из подборок рассказывается о тимуровском движении в БамИИЖТе. Там мое внимание привлек снимок встречи тимуровцев, или, как их сейчас на западный манер называют, волонтеров с ветераном Великой Отечественной войны Д. И. Сенотрусовым. В канун 58-й годовщины Великой Победы они побывали в гостях у участников Великой Отечественной войны и трудового фронта, в том числе и у Дмитрия Ивановича, поздравили их со светлым праздником. А через пару дней ветеран позвонил мне и с теплотой рассказал о визите молодых людей. У Дмитрия Ивановича с юношами и девушками состоялся теплый разговор. И старый солдат рассказал молодежи об участии в боях на Курской дуге...

...Я стоял у стенда, смотрел на фотографию, а в памяти всплывали воспоминания далекого, действительно босоногого (другим оно в послевоенных пятидесятых просто быть не могло) детства, проходившего на станции Сковородино. Ребяты с нашей улицы имени Воровского отчаянно завидовала Володе Сенотрусову: его отец работал в узле связи, и утром уезжал на службу, а вечером с нее возвращался на новеньком служебном велосипеде. В выходные дни дядя Дмитрий выкатывал своего железного коня во двор, разбирая его и, тщательно смазывая каждую деталь, вновь собирал. У нас считалось за счастье оказаться рядом. Потому что потом, в награду за помощь, дядя Дмитрий разрешал по окончании «регламентных работ» кому-нибудь из нас, вместе с сыном, прокатиться на настоящем взрослом «велике».

Перепадала такая радость нам и тогда, когда вместе с другими мужчинами связист уезжал на покос. Велосипед оставался на Вовкином попечении. А тот,



будучи по своей природе пачаном не жадным, охотно делился с нами своим богатством. И спорили между собой мой младший брат со своим тезкой Витькой Могилевым, кому первым взяться за руль.

Наверное, только сейчас я смог понять, что эти детские впечатления так ярко отложились в памяти не потому, что появлялась столь редкая по тем временам возможность кататься на велосипеде. Дело было в другом. Меня поразило, как ловко Сенотрусов-старший управлялся, собирая и разбирая механизм двухколесной машины. Было в движениях его рук что-то завораживающее. Это сейчас я могу определить его отношение к технике, как обстоятельность. А тогда я и слова такого не знал.

Прошло полвека, и в октябре 2003 года я навестил Дмитрия Ивановича в канун приближающегося его 80-летия, чтобы подготовить о нем очерк для газеты. У него в гостях в чистой уютной квартире были дочка Галина с мужем Виктором (тем самым, что спорил с моим братом за право первым прокатиться на велосипеде), сын Виктор с женой Ириной. Отсутствовал в тот момент только первенец Владимир. Должность заместителя начальника Тындинского отделения ДВЖД держала его на работе и в выходной день. Дети часто навещали овдовевшего отца. Мы сидели, слушали рассказ ветерана о своей жизни, сами делились детскими впечатлениями. И мои представления об обстоятельности, как черте характера Дмитрия Ивановича в целом, становились все более твердыми.

Откуда она в нем? Наверное, из той поры, когда ему, подростку, в конце тридцатых пришлось познать вкус лиха. Все началось с того, что ночью на подворье Сенотрусовых в станице Игнашино появились чужие, немногословные люди и увели из дома отца. Каким уж «шпионом» — японским или английским — оказался казак Иван Ильич, и по сей день неизвестно. Но сгинул он навсегда. Было как божий день ясно, что одной Анастасии Михайловне девятирех детей не поднять.

И разобрали горемычных ребятшек родственники, кто кого сколько мог. Дмитрий оказался у старшей сестры в поселке Тындинский. Здесь учился в школе-интернате, начал работать, приобщаясь к труду связиста.

Вот тогда-то и стали проявляться в нем последовательность, твердость, стремление все доводить до конца. Иначе оказавшемуся в непростой житейской ситуации пареню было просто не выжить. И он старательно, шаг за шагом, преодолевал житейские невзгоды, не размениваясь по мелочам, учась видеть в жизни главное. И не упускать его.

На фронте это главное гвардии младший сержант Сенотрусов видел в том, чтобы добросовестно исполнять свои служебные обязанности. Такое качество связиста было замечено командованием. Не случайно именно ему поручили обеспечивать связь генералу Рокоссовскому, когда тот прибыл на фронт на рекогносцировку. В составе отдельного батальона связи он воевал на Прибалтийском, Западном, I и III Белорусских фронтах, прошел по фронтовым дорогам России, Белоруссии, Прибалтики, Польши, Германии. Свообразными вехами боевого пути гвардейца стало награждение его медалями «За отвагу», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», а также благодарностями от Верховного Главнокомандующего маршала Советского Союза Сталина.

Война отняла у него брата-танкиста Георгия. Он погиб в феврале 1945-го в Польше. Случилось это совсем недалеко от тех мест, где

воевал Дмитрий. Комбат, узнав о постигшей связиста беде, пообещал, что, как только наступит затишье, разрешит ему съездить на могилу брата. Какое там! Горячка наступлений закрутила солдат, и не смог тогда Дмитрий отдать долг памяти Георгию. В память о нем у Дмитрия Ивановича хранится как реликвия письмо с фронта. Другие весточки разобрали остальные родственники.

В 1943 году Дмитрий Иванович сделал очень важный шаг в жизни. В канун Курско-Орловской битвы он вступил в ряды Всесоюзной коммунистической партии (большевиков). До конца дней своих не расставался он с партийным билетом. И пронесшееся над страной лихолетье последних полутора десятилетий не заставило его отступить от принципов. Коммунистом он уходил в бой, коммунистом участвовал в послевоенном восстановлении народного хозяйства. После войны Дмитрий Иванович еще два года служил в Германии. И только в 1947-м вернулся домой, в Приамурье. Стал трудиться в поселке Ерофей Павлович механиком в узле связи.

Там же и познакомился с будущей супругой. Анна Владимировна работала обменщиком почты. Дмитрий же ей помогал. Некоторое время молодые дружили, а потом и поженились. В 1949-м родился первый сын. Назвали его Владимиром. А вскоре семья переехала в Сковородино, где Дмитрий Иванович стал работать начальником эксплуатационно-технического узла связи. Там и появились на свет дети Галина, Иван и Виктор.

Долго ли, скоро ли, но наступила осень жизни, обстоятельно прожитой Дмитрием Ивановичем. В кругу родных и близких встретил ветеран свои восемьдесят. Жаль, не удалось Анне Владимировне дожить до юбилея мужа. На старости лет отец был окружен любовью детей. Они перевезли его из Сковородино в Тынду, чтобы быть всем вместе. Там же и окончил свой жизненный путь ветеран, память о котором свято хранят родственники, все те, кто его знал. Помнят о Дмитрии Ивановиче тимуровцы института, запечатленные с ним на фотографии, экспонируемой на вузовской фотовыставке.

Вечная ему память.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

На железнодорожной станции Хасан в Приморском крае, на границе России и КНДР, сегодня заложен храм в память о подвиге участников событий 1938 года. Чин закладки храма в честь Порт-Артурской иконы Божией Матери совершил архиепископ Владивостокский и Приморский Вениамин.



Строительство храма будет осуществляться при финансовой поддержке Фонда святого всехваленого апостола Андрея Первозванного, председателем попечительского совета которого является президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Двадцать девятого июля 1938 года японские войска внезапно вторглись на территорию СССР, атаковав советский пограничный пост на сопке Безымянной в районе озера Хасан на границе с Кореей. К исходу 1 августа японцам удалось углубиться на четыре километра в глубь советской территории и занять окрестности озера и сопки Заозерная и Безымянная. Шестого августа советские войска под командованием маршала Василия Блюхера перешли в контрнаступление с использованием танков и авиации и водрузили флаг над сопкой Заозерной. За период боевых действий у озера Хасан потеряли советские войска составили 960 человек погибших и 2752 раненых. Двадцати шести участникам сражений были присвоены звания Героев Советского Союза.

В честь героев — участников хасанских событий названы поселки и улицы городов Приморского края. Многие станции Владивостокского отделения — Махалино, Провалово, Пожарское, Бамбурово и другие — носят фамилии бойцов, героически защищавших государственную границу Советского Союза.

«...НЕ СОЗДАНЫ МЫ ДЛЯ ЛЕГКИХ ПУТЕЙ...»



Большая дружная семья Зеленецких собралась со всей страны на золотой свадьбе родителей. Поселок Магдагачи, 1976 год

Хочу рассказать читателям газеты о своей семье — большой династии железнодорожников Зеленецких-Федоровых.

Первым железнодорожником в нашей семье стал мой дед — Анатолий Васильевич Зеленецкий. В далеком 1927 году девятнадцатилетним парнем пришел он в паровозное депо Магдагачи ныне Забайкальской железной дороги, а в ту пору Уссурийской, и всю свою трудовую жизнь посвятил этому депо: слесарил, кочеварил, водил паровозы. За свой многолетний безупречный труд на железнодорожном транспорте дед был награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, знаком «Отличный паровозник», медалью «За доблестный и самоотверженный труд в период великой Отечественной войны».

Анатолий Васильевич был, как теперь говорят, «русским самородком», уникальным специалистом, «Левшой из Магдагачи». В депо все знали, что ему можно поручить выполнение самого ответственного и сложного задания, он никогда не подведет, все сделает в срок и с выдумкой. До сих пор старики в Магдагачи помнят, как в войну дед за ночь исправил повреждение колесной

пары на «литерном», а ведь в тяжелые военные годы задержка «литерного» поезда хоть на одну минуту грозила суровой карой всем — от начальника депо до слесаря. За этот трудовой подвиг дед и получил свой первый орден Ленина.

Мой дед мог починить все — от колесной пары паровоза до часовой пружины, своими руками мастерил мебель, поставил сам дом. Анатолий Васильевич был настоящим коммунистом, секретарем партиячейки, истово верившим во всемирную справедливость. Может быть, у нынешних потомков эта убежденность вызовет ироничную улыбку, но тогда в этой вере им была воспитана вся семья.

*...Не созданы мы
Для легких путей,
И эта повадка
У наших детей...*

Слова знаменитой песни воплотились в судьбах детей и внуков моего деда. Анатолий Васильевич и Прасковья Яковлевна Зеленецкие вырастили семерых детей и двенадцать внуков. Бабушка за материнский подвиг была награждена орденом «Материнская слава III степени».

Дети четы Зеленецких так или иначе связали свою судьбу с желез-

ной дорогой: Мария работала многие годы на станции весовщиком (сейчас эта должность называется приемосдатчик груза и багажа), Роза — телефонисткой на дистанции сигнализации и связи, Тамара — техником в дистанции гражданских сооружений, Анатолий-младший — слесарем в локомотивном депо, Людмила — учителем в железнодорожной общеобразовательной школе. Только старший из сыновей — Василий Анатольевич Зеленецкий в 1957 году после службы в армии «пошел в науку» — окончил Новосибирский государственный университет, защитил кандидатскую, затем докторскую диссертацию, является крупным специалистом в области физических процессов горного производства и охраны труда. В 1996 году Василий Анатольевич стал академиком Новосибирского отделения Российской академии наук, он — гордость моей семьи.

Удивительная, трогательная особенность детей этой семьи — все они вслед за отцом всю жизнь пишут стихи. Произведения Анатолия Васильевича, Василия, Розы, Галины Зеленецких много раз публиковались в местной газете «Вперед» (а как же иначе могла называться многотиражка тех времен), «Сучан», «Строитель» и других. В марте 2008 года издан сборник стихов и песен «Тонкие струны души» моих талантливых родных. Мои любимые стихи в творчестве деда: «Если ты машинист», «Кочегар Калиберда», «Два сердца», «Колечко».

Как видно из этих строчек, волновали машиниста Зеленецкого неотложные, злободневные вопросы, вкладывал он в свои стихи имена известных всей стране героев, на которых равнялись — Папанина, Лунина, Кривоносова.

...Моя мама, Зеленецкая Тамара Анатольевна, вышла замуж за Владимира Федорова, парня из потомственной железнодорожной семьи. Отец в 60-х годах работал слесарем в Партизанском локомотивном депо. Затем много лет работал слесарем,

помощником машиниста, машинистом в локомотивном депо станции Магдагачи, награжден знаком «Почетный железнодорожник». Интересная деталь, которая в свое время была известна только родным отца, — он с рождения был дальтоником, не различал цвета семафоров. Дорога в машинисты ему, казалось, была заказана. Но огромное желание быть машинистом заставило его выучить все семафоры по отделению наизусть. Машинистом он все-таки стал.

Многочисленное потомство Зеленецких-Федоровых трудится на Забайкальской, Северной и Дальневосточной железных дорогах России. Среди нас есть маневровые диспетчеры, дежурные по станции, электромеханики связи, обтирщики, учителя, слесари, осмотрщики вагонов, но самое большое число моих родных работает машинистами — братья Зеленецкие и Федоровы.

В апреле 2008 года исполнилось сто лет со дня рождения прадеда моей железнодорожной династии — моего деда Анатолия Васильевича Зеленецкого. В Партизанске, собравшись за праздничным столом, мои родные подсчитали примерный общий стаж работы на железнодорожном транспорте Зеленецких-

Федоровых. Оказалось, наш вклад в отрасль составляет ни много ни мало — более 330 лет!

В истории России отразилась история моей семьи. В тяжелые годы восстановления народного хозяйства после разрухи Гражданской войны мой дед А. В. Зеленецкий пришел работать в паровозное депо и много сделал для железной дороги. В тридцатые годы другой мой дед А. В. Федоров работал вторым секретарем Магдагачинского райкома партии, погиб в годы репрессий. В войну дед водил поезда на фронт — «Все для фронта, все для победы!». В 50-е годы был объявлен призывает к молодежи по освоению целины, по строительству каналов на непригодных землях — и моя мама по комсомольской путевке была направлена в Узбекистан землеустроителем. В 70-е годы мои старшие братья водили по БАМу поезда. В 80-е годы я служил, выполняя интернациональный долг, награжден правительственной наградой.

Я горжусь тем, что продолжаю традиции моей семьи, — более шестнадцати лет работаю на родной Дальневосточной железной дороге, из них 13 — электромехаником связи Владивостокского регионального центра связи. Моя жена Инна Валерьевна трудится на дороге 22 года, 12 из них она работает правовым инспектором Владивостокского филиала дорпрофсожа, помогает людям в защите их прав. К сожалению, наши дети избрали другие дороги — не железные, но мы надеемся на внуков!

Анатолий ФЕДОРОВ,
электромеханик Владивостокского
регионального центра связи



Автор статьи Анатолий Федоров

Стихи А. В. Зеленецкого из сборника «Тонкие струны души»

ЕСЛИ ТЫ МАШИНИСТ

Если ты машинист, это звание
Подтверждай своим делом всегда.
Умножай каждый день свои знания,
Не гнушайся простого труда.
И запомни, что у машиниста
Ничего не пройдет на авось —
Всегда делай все четко и чисто
И люби свой родной паровоз.
Если ж твой паровоз нездоровый,
То пробега не выдержит он,
Сам не будь на подъеме тяжелый —
Ему лунинский делай ремонт.
Паровоз не везет, не парует,
В уголке пережог то и знай:
От неровной нагрузки буксует —
Соловьева труды почитай.
Если едешь всегда с опозданием
И имеешь растяжки порой,
Действуй в точном согласье
со знанием —
Кривоносовский клапан открой.
Чтоб зимою езду обеспечить,
Чтоб не страшен любой

был поход,
Чтоб детали беречь — не калечить,
Ты папанинский делай уход.
Чтобы каждый любил свое дело,
Дисциплину в бригаде держи —
Поощряй за хорошее смело,
За плохое — не трись, накажи.

1962 г.

Если будешь все пункты с заботой
Выполнять и в депо, и в пути,
Каждый будет работать с охотой
И не будет аварий в пути.

ЛОКОМОБИЛЬ «ТАНГО»

ироничное танго на мотив «Утомленное солнце»

Обводненное масло
слезно с валом прощалось
И в печальной тревоге
Истекало во бак.
Ну а свежее масло
Нежно с валом обнялось
И с любовию страстной
с ним скользило во такт.
А подшипник капризный,
мотылем обрубаясь,
С суетливым крейцкопфом
танцевал фокстрот.
И над цапфою вала,
шуткой злой усмехаясь:
«Эй, горбатая кошка,
С кем танцует твой кот?»
Маховик — дядя грозный,
как бурлак закаленный,
Лямку тянет и тянет
приводной ремень.
На соседа сетуя:
«Ты, бездельник холеный,
Вхолостую все крутишь,
как тебе не лень?»

1956 г.

КОЛЕЧКО

Посвящается Маше Верхушиной

Овсянка, Овсянка,
родное местечко.
Родное до боли, родное до слез.
Я долго хранил
дорогое колечко —
Из меди оно, но милее всех роз.
Его подарила мне девочка Маша.
Велела беречь и хранить, как свое.
С тех пор завязалась
и дружба с ней наша,
Потом, не шутя, полюбил я ее.
Играли в «разлуки»,
играли с ней в прятки,
Всегда я стремился — ее догонял.
Потом вечерами
встречались украдкой,
Я робко, по-детски ее целовал.
И те поцелуи простые и чистые,
Меж нами сливались
в тайных местах.
По-детски наивны,
нежны и лучистые.
Я их ощущаю всю жизнь на устах.
В любви мы своей поклялись
вплоть до гроба:

«Как вырастем, вместе
всю жизнь будем жить!»
И кровью своей расписались мы оба,
И в баночке текст
порешили зарыть.
Расстаться пришлось
с нею нам поневоле,
И встретиться больше
нигде не пришлось.
Как вспомню, так сердце
заноет от боли,
А вспомню про детство,
так жалко до слез.
Свершается век,
жизнь кончается наша.
Проходят года, и возврата им нет.
Так где же таишься ты,
девочка Маша?
Откликнись, хотя бы
на старости лет.
Так много селений,
но это — родное.
Так много друзей,
но они — не она.
И с детства местечко
в сердечке больное
Теперь не излечит
никто никогда.
1965 г.



Родоначальник династии Анатолий Васильевич Зеленецкий

КОЧЕГАР КАЛИБЕРДА

Посвящается товарищу

Работает машина полным ходом,
Нагрузку тянет без великого труда.
И чувствуется — не бывать невзгодам,
Ведь у котла стоит Калиберда.
Проходит час один, другой и третий,
Пройдут двенадцать — велика ль беда?
Надеюсь, что мы трудностей не встретим,
Ведь у котла стоит Калиберда.
В порядке пар, вода в стекле колышет.
Веселый парень топит «хоть куда».
И машинист, и техник легче дышат,
Ведь у котла стоит Калиберда.

1962 г.

ПОЛИС ОМС ГАРАНТИРУЕТ

В редакцию нашей газеты неоднократно обращались читатели с просьбой рассказать о гарантиях бесплатной медицинской помощи, которую дает страховой медицинский полис обязательного медицинского страхования. Мы обратились за помощью в Хабаровский краевой фонд обязательного медицинского страхования (ХКФОМС), где на нашу просьбу откликнулись и подготовили консультацию для читателей, за что мы весьма признательны фонду. Комментирует начальник отдела организации обязательного медицинского страхования ХКФОМС Ирина Михайловна БОНДАРЬ.

— Реализация права граждан на медицинскую помощь в рамках обязательного медицинского страхования (ОМС) осуществляется в соответствии с законом РФ от 28.06.91 № 1499-1 «О медицинском страховании граждан в Российской Федерации» (в ред. от 29.12.06), согласно которому обязательное медицинское страхование является составной частью государственного социального страхования и обеспечивает всем гражданам Российской Федерации равные возможности в получении медицинской и лекарственной помощи, предоставляемой за счет средств обязательного медицинского страхования в объеме и на условиях, соответствующих программам обязательного медицинского страхования.

В целях обеспечения конституционных прав граждан Российской Федерации на получение бесплатной медицинской помощи правительство Российской Федерации ежегодно утверждает Федеральную программу государственных гарантий оказания гражданам Российской Федерации бесплатной медицинской помощи, в которой определены виды и объемы медицинской помощи, предоставляемой гражданам Российской Федерации бесплатно.

На основе этой программы органы государственной власти субъектов РФ разрабатывают и утверждают территориальные программы государственных гарантий оказания гражданам России бесплатной медицинской помощи, включающие в себя территориальные программы обязательного медицинского страхования.

Территориальные программы

Территориальные программы государственных гарантий оказания гражданам Российской Федерации бесплатной медицинской помощи могут предусматривать предоставление дополнительных объемов и видов медицинской помощи за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, но ни в коем случае не должны ухудшать условия программ.

В Хабаровском крае постановлением правительства Хабаровского края от 24.12.07 № 246-пр утверждена «Территориальная программа государственных гарантий оказания гражданам Российской Федерации на территории Хабаровского края бесплатной медицинской помощи на 2008 год» (далее — Территориальная программа).

Территориальная программа определяет виды и объемы медицинской помощи, предоставляемой гражданам Российской Федерации на территории Хабаровского края бесплатно.

Финансирование Территориальной программы осуществляется за счет средств обязательного медицинского страхования, средств бюджетов всех уровней.

Территориальная программа включает в себя:

- виды медицинской помощи, предоставляемой населению бесплатно;
- медицинскую помощь, пре-

доставляемую в рамках территориальной программы ОМС (далее — Программа ОМС) за счет средств ОМС;

— медицинскую помощь, предоставляемую за счет бюджетов всех уровней;

— территориальные нормативы объемов медицинской помощи;

— территориальные нормативы финансовых затрат на единицу объема медицинской помощи;

— подушевые нормативы финансирования Территориальной программы;

— условия и порядок предоставления гражданам Российской Федерации на территории Хабаровского края бесплатной медицинской помощи в государственных и муниципальных учреждениях здравоохранения и других медицинских учреждениях, участвующих в реализации Территориальной программы;

— сводный расчет стоимости Территориальной программы;

— объемы медицинской помощи, предусмотренные Территориальной программой;

— перечень учреждений здравоохранения, предоставляющих медицинскую помощь (медицинские услуги) в рамках Территориальной программы.

Подчеркну: условия и порядок предоставления гарантированной медицинской помощи должны находиться в каждом учреждении здравоохранения: на стендах, в регистратуре, приемных отделениях. Ознакомление с ними должно быть доступно каждому пациенту.

При нарушении условий и порядка предоставления медицинской помощи, прав пациентов следует обращаться к руководителям учреждения здравоохранения или в страховую компанию, выдавшую полис ОМС, если не удовлетворены решением спорного вопроса — в фонд ОМС или суд.

Медицинская помощь гражданам, застрахованным в других субъектах Российской Федерации, на территории Хабаровского края и жителям Хабаровского края, выезжающим за пределы края, предоставляется в объеме Программы ОМС, оплата оказанной медицинской помощи производится путем взаиморасчетов между территориальными фондами ОМС.

В соответствии со ст. 5 закона РФ от 28.06.91 № 1499-1 «О медицинском страховании граждан в Российской Федерации» (в ред. от 29.12.06) страховой медицинский полис имеет силу на всей территории России.

Таким образом, каждый гражданин, имеющий полис обязательного медицинского страхования, имеет право на получение бесплатной медицинской помощи на всей территории Российской Федерации, в том числе за пределами постоянного места жительства в рамках территориальной программы ОМС.

По социально значимым и дорогостоящим видам медицинской помощи оплата осуществляется на основании договоров между учреждениями здравоохранения и соответствующими органами государственной власти субъектов Российской Федерации.

Покупать или нет?

В Программу ОМС входит бесплатная лекарственная помощь при оказании стационарной и стационарозамещающей (дневные стационары всех типов) медицинской помощи в учреждениях здравоохранения, работающих в системе ОМС, в соответствии с законодательством Российской Федерации. При амбулаторном лечении лекарственные препараты и шприцы приобретаются

пациентами, не входящими в категорию льготников. Исключение составляют неотложные случаи.

Часто задают вопрос: надо ли приносить свои шприцы и капельницы для лечения в дневном стационаре.

В дневном стационаре бесплатно предоставляются:

— на период лечения — койкоместо;

— изделия медицинского назначения: шприцы, капельницы; лекарства, согласно медицинским стандартам;

— физиотерапевтические процедуры;

— обследования и консультации специалистов в соответствии со стандартом качества лечения основного заболевания.

Лекарственное обеспечение пациентов в стационаре осуществляется за счет средств учреждения здравоохранения, выделяемых на эти цели в соответствии с законодательством Российской Федерации, клинико-экономическими стандартами, стандартами оперативных вмешательств и процедур.

Возмещение расходов учреждениям здравоохранения, работающим по Программе ОМС, осуществляется по тарифам за пролеченного больного или оказанную медицинскую услугу, имеющую определенный объем, стоимость и самостоятельное законченное значение в соответствии со стандартами оказания медицинской помощи населению, разработанными в соответствии с действующими нормативными правовыми актами Российской Федерации и Хабаровского края.

В тариф за пролеченного больного или медицинскую услугу в системе ОМС включаются расходы на оплату труда, начисления на оплату труда, расходы на медикаменты, перевязочные средства, прочие лечебные расходы, в том числе на медицинский инструментарий, прочие услуги, расходы по оплате договоров на проведение исследований, не производимых в учреждении здравоохранения, предусмотренных стандартами оказания медицинской помощи населению, продукты питания, мягкий инвентарь и обмундирование.

Практически каждый гражданин знает, что обратившись за бесплатной медицинской помощью, необходимо предъявить страховой медицинский полис ОМС, и тем не менее жители края задают немало вопросов, связанных с полисом.

Где получить полис

Население края обеспечивают страховыми медицинскими полисами ОМС пять страховых компаний:

1. Филиал ОАО «Газпроммедстрах» в Хабаровске — страхование работающих и неработающих граждан.

2. Филиал ООО «РГС-Медицина» «Росгосстрах-Хабаровск-Медицина» — страхование работающих и неработающих граждан.

3. ООО «Страховая компания «ДАЛЬ-РОСМЕД» — страхование работающих граждан.

4. ОАО Страховая компания «РОСНО-МС» филиал «Хабаровск-РОСНО-МС» — страхование работающих граждан.

5. «Филиал Хабаровский ЗАО «Страховая группа «Спасские ворота-М» — страхование работающих граждан.

Страховая компания, выдавшая полис обязательного медицинского страхования, обязана защищать права застрахованных на получение качественной, доступной медицинской помощи. Адрес и телефоны страховой компании указаны на полисе обязательного медицинского страхования.

Если вы потеряли полис, необходимо обратиться в страховую ком-

панию, где выдадут его дубликат. Если же по состоянию здоровья при обращении за медицинской помощью пациент не может этого сделать, то для подтверждения факта страхования необходимо указать медицинскую организацию, которая является его страховщиком. Или обратиться в Хабаровский краевой фонд обязательного медицинского страхования.

В каждом медицинском учреждении есть сводный регистр застрахованных, по которому можно проверить: есть ли данные о страховании конкретного гражданина.

Необходимо обращать внимание на срок действия полиса и вовремя его продлевать. При смене фамилии, имени, отчества полис нужно заменить. Кроме того, полис необходимо менять неработающим гражданам при смене места жительства или трудоустройстве, работающим гражданам — при переходе на другую работу или увольнении.

Бесплатная медицинская помощь оказывается при предъявлении страхового медицинского полиса обязательного медицинского страхования и документа, удостоверяющего личность. **Экстренная медицинская помощь должна быть оказана и при отсутствии этих документов.**

Следует с пониманием относиться к медицинским учреждениям, которым необходимы документ, удостоверяющий личность, и полис пациента, потому что дополнительно выделяемые федеральные средства ориентированы только на персонифицированный учет населения (то есть учет отдельного каждого застрахованного) в системе пенсионного и медицинского страхования.

Платить — не платить

Как поступать пациенту, если ему в медицинском учреждении настойчиво предлагают купить полис добровольного медицинского страхования или заплатить за медицинские услуги?

Нередки случаи, когда больницы и поликлиники используют правовую неграмотность людей и вынуждают оплачивать те виды медицинских услуг, которые должны быть предоставлены бесплатно по полису обязательного медицинского страхования. Необходимо всегда интересоваться информацией, предназначенной для пациентов.

Учреждение здравоохранения обязано предоставить достоверную, доступную и бесплатную информацию для пациентов, включающую в себя:

— виды и объемы медицинской помощи, которые оказываются по Территориальной программе государственных гарантий оказания гражданам Российской Федерации на территории Хабаровского края бесплатной медицинской помощи;

— виды и объемы медицинской помощи, которые оказываются на платной основе, а также тарифы платных услуг.

Платные медицинские услуги могут предоставляться в случаях:

— лекарственного обеспечения граждан сверх лекарственного обеспечения по Территориальной программе государственных гарантий оказания гражданам Российской Федерации на территории Хабаровского края бесплатной медицинской помощи и не входят в стандарты оказания медицинской помощи населению, разработанные в соответствии с действующими нормативными правовыми актами Российской Федерации и Хабаровского края;

— оказания гражданам необходимой высокотехнологичной медицинской помощи сверх квот, устанавливаемых в соответствии с законодательством о государственных гарантиях

медицинской помощи;

— оказания гражданам медицинской помощи в объемах, превышающих установленные региональные стандарты медицинской помощи;

— оказания гражданам медицинской помощи в порядке или на условиях, превышающих требования к оказанию медицинской помощи, предусмотренной Территориальной программой государственных гарантий оказания гражданам Российской Федерации на территории Хабаровского края бесплатной медицинской помощи;

— в иных случаях, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации.

Подчеркну, платные медицинские услуги, оказываемые отдельным гражданам или по договорам предприятий, учреждений, организаций с учреждениями здравоохранения, а также по программам добровольного медицинского страхования, не должны входить в Территориальную программу государственных гарантий.

Если же пациенту по его желанию на платной основе в медицинском учреждении здравоохранения оказывают медицинские услуги, которые входят в Территориальную программу государственных гарантий, то в этом случае медицинские учреждения обязаны информировать пациента о возможности получения им данной услуги бесплатно и должны дополнительно к договору получить письменное согласие пациента на платную медицинскую услугу, содержащее информацию о том, что пациент ознакомлен об имеющейся альтернативе бесплатного получения медицинских услуг, и волеизъявление пациента на получение медицинских услуг за плату.

Учреждения здравоохранения обязаны выдавать пациенту кассовый чек или копию бланка-квитанции, подтверждающие прием наличных средств, с указанием наименования платной медицинской услуги.

С вопросами по организации обязательного медицинского страхования можно обращаться по телефону 30-28-73 в отдел организации обязательного медицинского страхования, а также на сайт в сети Интернет по адресу: www.khfoms.ru.

Расположен ХКФОМС по адресу: Хабаровск, ул. Фрунзе, 69, тел./факс — 32-92-45.

Перечень учреждений здравоохранения ОАО «РЖД», предоставляющих медицинскую помощь (медицинские услуги) в рамках территориальной программы государственных гарантий оказания гражданам Российской Федерации на территории Хабаровского края бесплатной медицинской помощи на 2008 год:

- Негосударственное учреждение здравоохранения «Дорожная клиническая больница на станции Хабаровск-1»;
- Негосударственное учреждение здравоохранения «Отделенческая поликлиника на станции Хабаровск-1»;
- Негосударственное учреждение здравоохранения «Отделенческая больница на ст. Комсомольск-на-Амуре»;
- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая поликлиника на станции Бикин»;
- Негосударственное учреждение здравоохранения «Линейная поликлиника на ст. Совгавань-Сортировочная»;
- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая больница на ст. Новый Ургал»;
- Негосударственное учреждение здравоохранения «Узловая поликлиника на ст. Вяземская».

ПЕРВАЯ ИЗ ДЕВОЧЕК-МАШИНИСТОВ



В № 6 нашей газеты мы поместили фотографию юных железнодорожников с просьбой откликнуться тех, кто узнает на ней себя или своих знакомых. Первый звонок раздался на следующий день после выхода газеты. Звонила инструктор-методист детско-юношеского клуба «Локомотив» Тамара Малькова. Вот что она рассказала.

— Эта фотография, по моим подсчетам, сделана в 1968 году. Я узнала здесь своего одноклассника Володю Минаева. Впоследствии он окончил ХаБИИЖТ, но работать пошел в милицию (на снимке он второй слева в

нижнем ряду).

Почему я решила, что именно этот год? В 1969 году он не мог бы поехать в Москву, потому что заканчивал десятый класс. Надо было поступать в институт. А это был слет юных железнодорожников. Больше, к сожалению, я никого не узнала, хотя встречаю некоторых ребят и сегодня: Петра Озерова, Валентину Букатову, Сергея Шульженко...

Мне стало интересно, как же сама Тамара

Ивановна попала на малую дорогу.

— В пятом классе, в 1964 году, я стала заниматься в кружке юных железнодорожников, который работал при школе № 40. Мы с первых дней занятий с проводниками начинали, потом стрелочники, дежурные по поезду. А уже позже, в старших классах, были начальниками смен. Были бригады паровозные: машинист, помощник, кочегар. У нас на паровозе инструктором была женщина.

В 1967 году я пошла в спорт, пришлось совмещать и детскую железную дорогу, и соревнования.

Занимались мы сначала при школе, а потом в ХаБИИЖТе. Вот и разрывалась я между учебой, поездками в центр города со второго Хабаровска для занятий в институте и на тренировки. Сложно было, ведь и спортом я серьезно занималась, часто на соревнования ездила. И во всех городах, где были детские дороги, я ходила, знакомилась с их работой.

Был случай, когда в Бикине в канун Дня пионерии проводилось первенство железной дороги среди школьников, а надо было на следующий день детскую дорогу открывать. В субботу вечером меня забрали на тепловозе из Бикина и привезли в Хабаровск, где я помощником машиниста на тепловозе открывала железную дорогу. Тогда и сделал этот снимок корреспондент «Тихоокеанской звезды» Анатолий Мезенцев. К нам как раз пришли два тепловоза ТУ-2, а до этого был паровоз. Именно на нем у меня и началась практи-

ка помощника машиниста. Всего одного дежурства не хватило для того, чтобы стать машинистом паровоза. И тем не менее я стала машинистом, только уже тепловоза. Я была первой девочкой-машинистом на детской железной дороге. Инструктором у меня была Ирина Дмитриевна.

На дороге мы работали в две смены: с 10 до 13 и с 13 до 16 часов. А когда был паровоз, его с вечера надо было углем загрузить, а потом возвращались из овощесовхоза, где было расположено депо и стоял паровоз, на дорогу.

— Почему же вы не стали железнодорожником в полном смысле слова?

— Я в спортивной школе тренировалась, спорт в итоге одержал верх над желаниями, хотя все думали, что поступлю в ХаБИИЖТ. Окончила институт физкультуры, пришла сюда в спортивную школу директором, про-



работала 28 лет и работаю инструктором-методистом.

Сама Тамара Ивановна родом из железнодорожной семьи. Мама Антонина Филипповна Спиридонова на ст. Хабаровск-2 отработала стрелочником, оператором маневровой вышки с 1948 по 1985 год. Она почетный железнодорожник. А папа Иван Степанович Спиридонов трудился в Трансстрое машинистом автокрана. Был железнодорожником и дедушка Степан Яковлевич Спиридонов, работал в вагонном депо слесарем. Мамин брат Игнат Филиппович Лохтюков работал в локомотивном депо.

Оглядываясь сегодня пройденный путь, Тамара Ивановна, как она сама в этом призналась, не жалеет ни об одном дне, а уж тем более о проведенном на детской железной дороге времени.

— Было очень интересно. Жизнь была насыщена делами, мы стремились все познать, везде успеть.

Антонина ПИВНЕВА



ВАГОНЫ-КЛУБЫ ПРОСВЕЩАЛИ

Для обслуживания железнодорожников линейных и полевых станций дороги дорпрофсоюз в 1943 году имел два вагона-клуба. Железнодорожники линейно-полевых станций других отделений обслуживались только путем выезда бригад художественной самодеятельности клубов и лекторов краевого лекционного бюро, но эти мероприятия проводились крайне редко и далеко не удовлетворяли запросов.

На полевые станции четвертого отделения (Комсомольского) дорпрофсоюзом был командирован джаз-ансамбль воинской части (джаз-группа войск НКВД), который обслуживал 17 станций, получив горячую благодарность рабочих и служащих этих станций. После проведения кампании президиум дорпрофсоюза отметил, что «тормозом в посылке таких бригад в основном является невозможность организа-

ции питания командированных».

Двадцать седьмого июля 1943 года президиум дорожного комитета в целях культурного обслуживания линейных станций и обмена опытом организации художественной самодеятельности постановил командировать с 1 августа по 1 сентября на первое и четвертое отделения дороги бригаду художественной самодеятельности Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта (ХаБИИЖТа).

Приказом начальника института был утвержден состав бригады. Руководителем бригады назначен доцент П. С. Коньков, в состав бригады вошли секретарь механического факультета В. Ф. Конькова, преподаватель кафедры иностранных языков Л. И. Байко, лаборант кафедры «Энергетика» Н. С. Станевко, девять студентов строительного факультета, два студента механического

факультета. Всего 15 человек.

Для продвижения бригады по распоряжению начальника ДВЖД был выделен четырехосный пассажирский вагон купейного типа. По решению дорпрофсоюза и распоряжению начальника дороги бригада получила 15 летних костюмов формы НКПС и 60 метров мануфактуры за наличный расчет. Для создания продовольственной базы было произведено отваривание продовольственных карточек и получены овощи в Покровском (ст. Молотово) и Архаринском (ст. Архара) совхозах — 12 кг картофеля, 40 кг капусты, по 15 кг огурцов и помидоров.

Репертуар бригады был утвержден Крайреперткомом. В него вошли несколько одноактных пьес, музыкальные произведения, художественное чтение, песни и танцы. Указанные номера репертуара демонстрировались на различных станциях в разнообразных комбинациях, как в отношении содержания, так и в отношении количества номеров. Было предложено за один месяц обслужить 25 предприятий ДВЖД согласно разработанному графику.

При проведении в жизнь этого решения дорпрофсоюза встретились препятствия, независимые от руководителя бригады. Так, например, несвоевременная прицепка и отцепка вагона, отмена выступления бригады или замена станций по решению партийных и профсоюзных руководителей на местах. Были проведены 21 выступление бригады, обслужено 5696 человек, в частности, в железнодорожном саду ст. Хабаровск-1, в

летнем саду Особой дистанции Амур, в клубе Особой дистанции Левый берег, в Покровском совхозе (ст. Молотово), на станциях Волочаевка-1, Биробиджан-1 и 2, Бира, Облучье, Архара, Литовко, Болонь, Комсомольск. На каждом выступлении было по 200—250 зрителей, на малых станциях — по 40—60 человек. Все выступления бригады сопровождались письменными отзывами. Особенно нравились зрителям одноактные пьесы и декламации.

Одиннадцатого марта 1943 года было заключено трудовое соглашение между научно-исследовательским сектором Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта, с одной стороны, и дорпрофсоюзом и сектором подготовки кадров ДВЖД — с другой, на предмет проведения технической пропаганды на предприятиях и узлах дороги. В обязательства научно-исследовательского сектора входило ежемесячное проведение не менее десяти лекций как на общетехнические темы, так и специальные, по вопросам паровозного, вагонного, путевого хозяйств, движения поездов и СЦБ.

Также НИС по трудовому соглашению должен был представлять дорпрофсожу и Сектору подготовки кадров не позднее первого числа каждого месяца план выездов научных работников на линию для проведения лекций. Дорпрофсоюз должен был своевременно выписывать проездные билеты лекторам и обеспечивать броню на получение мягкого или плакатного места в

поезде, а также производить оплату согласно путевке дорпрофсоюза в сумме 75 рублей за каждую лекцию, прочитанную вне Хабаровского узла.

Сектор подготовки кадров должен был не позднее 25 числа каждого месяца представлять научно-исследовательскому сектору тематику лекций, своевременно доводить план техпропаганды до сведения руководителей предприятий дороги и принимать меры по обеспечению нормальных бытовых условий лекторов. Трудовое соглашение действовало по 31 декабря 1943 года. Оно было подписано председателем дорпрофсоюза Щукиным, начальником научно-исследовательского сектора ХаБИИЖТа Дмитриенко и начальником сектора подготовки кадров ДВЖД Горбачевым. Лекции читались в основном доцентами ХаБИИЖТа. Председатели месткомов предприятий заранее предупреждались заместителем председателя дорпрофсоюза т. Гарбуном о предстоящих лекциях с просьбой обеспечить явку коллектива на лекцию, сообщались темы лекций и фамилии лекторов.

С 1 июня 1944 года вагон-клуб первого отделения обслуживал линейные станции путем демонстрации кинокартин, выступления агитбригад. Чтение лекций и докладов не организовано, что в то время явилось одним из больших недостатков работы.

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила
Нина САЛЬНИКОВА



БЕЗРАЗЛИЧИЕ И РАВНОДУШИЕ НЕ В ЕГО ХАРАКТЕРЕ

Из служебной характеристики на старшего дорожного мастера Партизанской дистанции пути Геннадия Солодкова:

«... постоянно проявляет заботу о подчиненных... При непосредственном участии старшего дорожного мастера Солодкова Г. Я. построены и введены в эксплуатацию два новых современных пункта обогрева путевых бригад, оборудованных душевыми и раздевалками».

Сейчас, кажется, что так было всегда. Но те, кто работает на околотке многие годы, помнят, каким были помещения, в которых приходилось отдыхать монтерам пути после нелегкого обхода своих участков. А ведь расстояния здесь немалые. Только основных путей на участке, руководимом им, 36 километров с гаком, семь станции. К тому же рельеф местности, по которой пролегает конечный отрезок Транссибирской магистрали весьма сложный, имеет большое количество кривых малого радиуса.

Станционных же путей в околотке в несколько раз больше, протяженность более 93 километров. И нагрузка на них достаточно велика. Особенно это стало заметно в последние годы. Только в одной Находке конечных пунктов для тяжелых грузовых составов чуть ли не десяток: торговый и рыбный порты, нефтебаза, угольный терминал ежедневно принимают и отправляют большое

количество вагонов, рефрижераторов, цистерн.

Ввод в действие в далеком от Находки Санкт-Петербурге завода «Тойота» заметно увеличила нагрузку на Дальневосточную железную дорогу — именно отсюда уходят контейнеры с комплектами для нового совместного японско-российского предприятия. И надо ли объяснять какое значение для экономики страны играет бесперебойное движение составов, их отправка, которые обеспечивают путевцы девятого околотка Партизанской дистанции пути.

В трудовом коллективе Геннадия Яковлевича уважают не только за то, что он умеет организовать работу, умело руководит этим большим сложным путевым хозяйством. Любимый мастер или рабочий, техник или монтер пути знает, что к нему всегда можно подойти с просьбой по личному вопросу помочь в том или ином деле. Знает, что не наткнется на безразличие и равнодушие, всегда получит нужный совет, любую посильную помощь.

Такое же отношение и в семье. Давно повзрослели и улетели из отцовского дома его дочери, но никогда не считают лишним посоветоваться с Геннадием Яковлевичем, поделиться хорошими или плохими новостями.

— Много лет мы дружим семьями, — рассказывает техник Людмила Пироженко, — и за все эти годы

мне никогда не приходилось видеть даже небольшого семейного конфликта. Отношения Аллы Ивановны и Геннадия Яковлевича Солодковых вполне можно считать образцовыми для подражания любой супружеской паре независимо от возраста.

Алла Ивановна многие годы тоже трудилась на железной дороге. Когда-то давным-давно они работали на одном участке, но когда Геннадий Яковлевич стал заместителем начальника Партизанской дистанции пути, то он немедленно перевел ее на другое железнодорожное предприятие.

— Я сказал ей, — вспоминает он, — что негоже нам работать вместе. И, слава Богу, ей не пришлось объяснять почему.

Щепетильным в этом вопросе остался Геннадий Яковлевич и спустя много лет, когда его дочь Елена, специалист по компьютерам с высшим образованием, решила стать железнодорожником. Кто бы в наше время, когда законом не возбраняется родственные отношения между сотрудниками, бросил камень в Геннадия Яковлевича, если бы он устроил ее на родное предприятие?

Уверен, никто бы этому не удивился. Но, тем не менее Геннадий Яковлевич не стал пристраивать дочь на своем участке, хотя высококвалифицированный компьютерщик не помешал бы дистанции пути, а помог найти место на станции Находка-Восточная. И это

решение было с пониманием встречено в семье. Впрочем, редко когда кто-то из домашних сомневается в действиях отца. Все они понимают, что он делает все возможное для их блага. Но и Геннадий Яковлевич знает: у него надежный семейный тыл. Ведь руководителю путейцев нередко приходится чуть ли не сутками находиться на работе. Алла Ивановна с пониманием относится к тому, что иногда нужно провозить мужа задолго до рассвета или встречать поздно вечером.

— Наверное, — спрашиваю у Геннадия Яковлевича, — легче, что жена была железнодорожником и понимает специфику работы.

— Несомненно, — отвечает он. — Но понимание связано не только с профессиями...

И в этом, конечно Геннадий Яковлевич абсолютно прав. Вряд ли что можно добавить к его поправке.

Сейчас у супругов стало больше свободного времени. Остались они вдвоем, но не тратят время у телевизора, а путешествуют по краю. Прошлым летом поехали на водопады в Милоградско, про которые давно слышаны. И не пожалели.

— Такое чудесное место, — вспо-



минает Геннадий Яковлевич. — Мы были в таком восторге.

За последние годы они побывали во многих местах. Геннадий Яковлевич не любит ездить один. Разве что на рыбалку.

Задолго до того, как было официально объявлено, что у нас в стране угрожающее положение с демографической ситуацией, Геннадий Яковлевич внес достойный вклад в ее улучшение. У него четыре дочки и сын, восемь внуков и к своему шестидесятилетию, которое приходится на День Победы, он ждет в подарок девятого.

Николай ЧЕН

ПРАЗДНИК МОЛОДОСТИ И КРАСОТЫ

В соответствии с распоряжением ОАО «Российские железные дороги» дан старт IV спартакиаде среди колледжей и техникумов железнодорожной отрасли России. Стало традицией проводить спортивные состязания в весеннее время года.

Состоялась спартакиада и на факультете среднего профессионального образования Байкало-Амурского института железнодорожного транспорта. Проходила она в спорткомплексе «Олимп», на лыжной базе Тынды, а также в спортзале вуза. Студенты мерялись силами в соревнованиях по баскетболу, волейболу, лыжам, плаванию, гиревому спорту и настольному теннису.

Поздравить участников и пожелать им спортивных успехов пришли проректор по общим вопросам Дальневосточного государственного университета путей сообщения



нии ДВЖД В. А. Сверкунов, главный инспектор ОАО «РЖД» по сохранности вагонного парка дорог Сибири и Дальнего Востока А. И. Миланин,

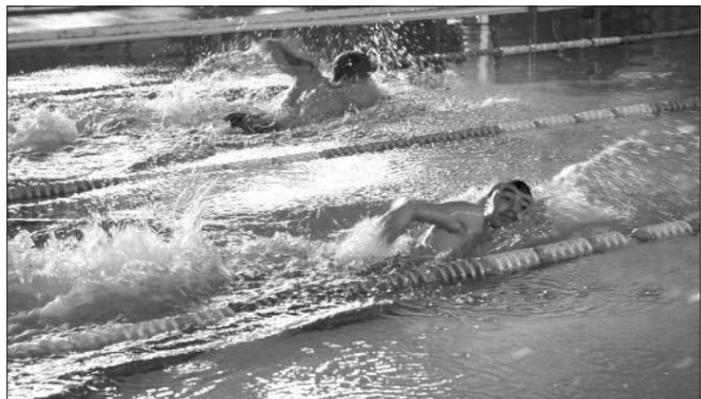
председателя комитета по физической культуре и спорту администрации Тынды В. Н. Машейко.

В ответ на напутствия участники спартакиады произнесли слова клятвы честной борьбы. В музыкальной части церемонии открытия IV спартакиады прозвучали стихи, песни, посвященные спорту, а выступления спортивных студенческих танцевальных групп вызвало особую поддержку зрителей.

За три дня соревнования по предусмотренным программой видам спорта определились сильнейшие команды и отдельные спортсмены. Им вручены кубки, медали и дипломы победителей. Спартакиада показала отличную спортивную подготовку студентов, высокий уровень преподавания физической культуры, хорошую организацию спортивно-массовой работы.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора



П. В. Игумнов, председатель оргкомитета, директор Байкало-Амурского института железнодорожного транспорта Н. А. Тьякин, председатель филиала дорпрофсожа на Тындинском отделе-

начальник Тындинской дистанции электроснабжения В. В. Криворотый, заместитель начальника локомотивного депо Тынды по кадрам и социальным вопросам А. Л. Буханько, заместитель

Уважаемые ветераны!
База отдыха «Морской берег» сердечно поздравляет Вас с праздником Победы!
Желаем Вам здоровья, долгих лет жизни, благополучия.

Расположенная на берегу Уссурийского залива в бухте Муравьиная, база отдыха располагает комфортабельными 1-2-3-местными номерами с видом на море

Здесь вы можете посетить сауну с двумя парными и бассейном. Мы поможем вам организовать торжество, 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!
Дорогие ветераны!

Гостиница «Ерофей» от всей души поздравляет вас с Днем Победы!
Светлого вам неба над головой, крепкого здоровья и счастья.

Приглашаем всех посетить нашу гостиницу. 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!



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, дорпрофсож.
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 № 767. Тираж 3550 экз.