

# ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



20 августа 2009 г.  
№ 16 (97)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

## «БЕСКОНЕЧНЫЕ ХЛОПОТЫ ЭТИ...»

### Визитная карточка

«Наталья Александровна Овчинникова начала свою трудовую деятельность на железнодорожном транспорте с августа 1974 года дежурной по станции Суриково Восточно-Сибирской железной дороги после окончания Новосибирского института инженеров путей сообщения. На станции Беркамит трудится с июля 1984 года.

Являясь руководителем грузового цеха станции Беркамит, Н. А. Овчинникова уделяет большое внимание вопросам совершенствования технологии работы станции. Наталья Александровна — технически грамотный, в совершенстве владеющий своей профессией специалист. Постоянно совершенствует свое профессиональное мастерство. Ее отличают умение обеспечивать слаженную работу всех звеньев станции, поиск резервов наиболее эффективного использования подвижного состава и совершенствования маневровой работы, что приводит к улучшению эксплуатационных показателей работы станции.

Наталья Александровна избрана и работает неосвобожденным председателем первичной профсоюзной организации станции Беркамит с 15 мая 1997 года по настоящее время. Активно отстаивает права и интересы членов профсоюза путем грамотной подготовки и добросовестного отношения к делу, а также

постоянного контроля за исполнением пунктов коллективного договора.

Н. А. Овчинникова осуществляет контроль за правильным начислением и выплатой заработной платы, соблюдением трудового законодательства, норм по охране труда, улучшением санитарно-бытовых условий, соблюдением жилищного законодательства, оказанием правовой консультационной помощи членам профсоюза, культурно-массовой и спортивной работой, оказанием помощи неработающим пенсионерам.

Много времени Наталья Александровна уделяет оздоровлению, отдыху работников и членов их семей, активно работает по привлечению в члены профсоюза, организации и обучению профсоюзного актива. Профсоюзное членство составляет 100 процентов.

К своим обязанностям относится с душой и вниманием, пользуется заслуженным авторитетом в коллективе станции. Неоднократно поощрялась руководством станции Беркамит и Тындинского отделения Дальневосточной железной дороги».

К сказанному в приведенной выше характеристике следует добавить, что эта замечательная женщина награждена юбилейными медалями «100 лет Транссибирской магистрали» и «100 лет профсоюзам России», а также памятной медалью «30 лет Байкало-Амурской магистрали».



### Неугомонный характер

Добрые слова и награды в большинстве случаев просто так не даются. Вся трудовая и общественная деятельность Натальи Александровны как раз и есть тот самый случай, когда все по совести — и высокая оценка, и медали получены за в высшей степени добросовестное отношение к своим обязанностям. Мне по роду журналистской работы часто приходится бывать на конференциях работников Тындинского отделения. И всегда с

нетерпением жду, когда слово возьмет председатель профкома станции Беркамит Н. А. Овчинникова. Потому что знаю — не раз убеждался — профсоюзная активистка обязательно поднимет острую, актуальную (а то и не одну) проблему, касающуюся жизни и работы многих ее коллег-железнодорожников.

Меня интересовало, как началось и происходило становление Натальи Александровны как профсоюзного активиста.

Окончание на 6-й стр.

## С «ЗАБОТОЙ» О ЛЮДЯХ

Как показывает действительность, не везде эта забота проявляется в полной мере

**Вопрос об обеспечении санитарно-бытовыми помещениями дистанции пути Комсомольского отделения на заседании президиума филиала дорпрофсожа был вынесен не случайно. Последние годы очень много внимания уделяется улучшению быта, объявляются конкурсы на лучшую табельную и пункт обогрева. Эти объекты стали лучше содержаться, ремонтироваться. Однако до идеального положения дел еще далеко. Уровень фактического наличия санитарно-бытовых помещений, их содержания в дистанциях пути не соответствует установленным требованиям и нормам. Это показали проверки, проведенные техническим инспектором труда профсоюза на Комсомольском отделении дороги. И как было отмечено на заседании президиума, отдельные председатели профсоюзных комитетов, руководители не уделяют должного внимания этим вопросам.**

На Комсомольском отделении в дистанциях пути содержится 401 пункт обогрева для работников путевого хозяйства, 81 табельная. В 2009 году планируется ввести 8 пунктов обогрева, за первое полугодие введены 4. Большинство помещений табельных в оклолках не соответствуют СНиП, требуют капитального

ремонта или нового строительства. В Горинской дистанции пути на станции Хальгасо необходим капитальный ремонт табельного помещения, нет комнаты для смены одежды, где бы можно было установить шкафчики; на станции Хурмули необходим капитальный ремонт инструментального помещения; на станциях Горин и Постышево необходим косметический ремонт табельных помещений; в цехе механизации (ЭРБ) — сделали ремонт частично, только в боксе, где стоят локомотивы и машины.

По состоянию на июль 2009 года в дистанциях пути не хватает 820 гардеробных: при норме 2395 мест фактически — 1575; душевых при норме 168 фактически — 38; умывальников при норме 224 фактически — 196.

Практически во всех дистанциях отсутствуют помещения для сушки спецодежды, машины химической чистки, пункты ремонта спецодежды. В ПЧ-16, 27, 28 нет комнат приема пищи. Наихудшее положение по обеспечению гардеробными и душевыми сложилось в Амгуньской (душевые норма 14, факт — 0, гардеробных мест при норме 217 всего 81), Этыркенской дистанциях пути (гардеробные план — 143, факт — 57, душевые при норме 14 фактически 2).

За первое полугодие согласно плана прироста санитарно-бытовых помещений и устройств установлено 60 гардеробных мест, введены в эксплуатацию 38 душевых сеток, 4 пункта обогрева.

Профсоюзные комитеты оказывают помощь в оснащении производственных помещений, приобретая холодильники, чайники, микроволновые печи, сантехнику, за истекший период израсходовано 133 239 рублей.

В Ургальской дистанцией пути в здании стройгруппы, в цехе ССПС при проведении проверки выявлен ряд грубейших нарушений требований охраны труда. В здании стройгруппы (баланс НГЧ-8) крыша неисправна, в результате чего вода протекает в помещение, попадает на сварочный пост, электрический щит, деревообрабатывающие станки. Все стены мокрые, проводка в неудовлетворительном состоянии. Да и само здание находится в неудовлетворительном состоянии — требуется ремонт. В настоящий момент все работы в данном помещении приостановлены из-за угрозы жизни и здоровью работников.

Окончание на 3-й стр.

### ПО ИНИЦИАТИВЕ РОСПРОФЖЕЛА

С 1 августа по инициативе Роспрофжела заработная плата работников негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД», осуществляющих санаторно-курортную и лечебно-профилактическую деятельность, а также работников негосударственных образовательных учреждений Компании проиндексирована на 1,9 процента.

Месячная тарифная ставка рабочего 1 разряда оплаты труда негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД», осуществляющих санаторно-курортную и оздоровительную деятельность, с 1 августа установлена в размере 2967 рублей. Для негосударственных учреждений здравоохранения, осуществляющих лечебно-профилактическую деятельность, и негосударственных образовательных учреждений ОАО «РЖД» месячная тарифная ставка рабочего 1 разряда оплаты труда, оплачиваемого по 1 уровню оплаты труда, установлена в размере 3854 рубля.

### В ЭТОМ НОМЕРЕ

ЗА ПОКУПКАМИ —  
ПО РАСПИСАНИЮ



**На маленькие станции Абаканского отделения Красноярской дороги теперь каждую неделю прибывает магазин на колесах, который получил название электромагазин.**

Стр. 2

МОЛОДЫЕ  
УЧАТСЯ  
УПРАВЛЯТЬ

**Стартовал пилотный проект Роспрофжела «Школа молодого профсоюзного лидера».**

Стр. 3

МНОГОСТАНОЧНИК

**Так раньше называли тех, кто мог обслуживать сразу несколько станков. И в наше время такие умельцы есть.**

Стр. 6

СО СПОРТОМ  
ПО ЖИЗНИ

**Спортивное направление в работе профкома Хабаровского проектно-изыскательского института ведется весьма активно.**

Стр. 7



**Путешествуйте по новым маршрутам.**

Стр. 8

## С ЛЮБОВЬЮ К «АНТАРИСУ»



Второй год подряд дети, чьи родители трудятся в строительном-монтажных поездах строительного треста № 16, выезжают на отдых в Приморье. Их любимым местом отдыха стал оздоровительный лагерь «Антарис» Находкинской базы активного морского рыболовства.

Отдых здесь отличается от других оздоровительных лагерей прежде всего тем, что за время пребывания можно получить навыки управления гребными шлюпами, попробовать себя в роли капитана яхты, пусть и небольшой, почувствовать себя таким морским волком. Ну а если на море штормит, можно заняться чем-нибудь другим, благо развлечений для детворы хватает. Потому и нравится здесь отдыхать ребятам. Кто-то, побывав здесь в прошлом году, с удовольствием приехал сюда еще раз, рассказывая по дороге новичкам о романтике прогулок по морю под парусами, красоте морского пейзажа и многом другом, что ожидает здесь ребят.

Путевки для детей приобретены за счет треста и соцстраха. Родители же оплатили только 20 процентов стоимости.

Евгений ЩЕРБАКОВ,  
председатель профкома СМТ-16

## ЗА ПОКУПКАМИ — ПО РАСПИСАНИЮ

Где-то закрывают железнодорожные магазины, поскольку для ЖТК это не рентабельно, где-то сокращают время стоянки поезда на маленькой станции или вовсе отменяют какие-то, а потому даже вездесущие коммерсанты не могут обеспечить людей продуктами питания, а где-то...

На маленьких станциях Абаканского отделения Красноярской дороги теперь каждую неделю прибывает электропоезд, состоящий из двух головных вагонов. Это магазин на колесах, который называют электромагазином.

В одном вагоне находится промтоварный отдел, в другом — продуктовый. Торговые залы магазина оснащены холодильниками, кассовыми аппаратами и прочим современным торговым оборудованием. Это позволяет хранить скоропортящиеся продукты, грамотно делать выкладку, чтобы покупатель видел, как говорится, товар лицом. Кстати, торговые залы довольно-таки вместительны: в каждом, помимо продавца, может находиться 7-8 человек.

За те три с половиной месяца, что прошли со дня презентации электромагазина, люди изучили его график и привыкли делать покупки по расписанию. Приходят к месту прибытия поезда заранее, поскольку время стоянки магазина ограничено: на маленьких станциях — 30 минут,

на станциях побольше — до трех часов.

Успеть же надо многое: не только купить продукты (сахар, муку, крупы покупают мешками, подсолнечное масло — большими бутылками), но и сделать заказы.

Заказывают холодильники, микроволновые печи, другую бытовую технику, которую раньше жителям пристанционных поселков купить было просто нелегко. Кстати, в дальнейшем планируется принимать заявки и на мебель, строительные материалы.

Организован передвижной магазин по инициативе начальника Красноярской дороги Владимира Рейнгардта. Идея была поддержана дорпрофсоюзом, не оставшимся в стороне от разработки альтернативной программы организации социальной торговли на малых станциях, в основу которой лег проект передвижного торгового комплекса.

На Красноярской дороге много маленьких линейных станций. В местных пристанционных магазинах компании ЖТК не всегда достаточ-

ный ассортимент товаров. И хотя цены из-за сложностей с доставкой достаточно высокие, затраты дороги на содержание этих торговых точек не окупаются. В то же время нет и морального права их закрыть: в пристанционных поселках живут в основном железнодорожники, в том числе пенсионеры, члены их семей, которых нельзя оставить без хлеба, молока, соли, других продуктов питания и предметов первой необходимости.

Теперь благодаря новой форме торговли многие пристанционные магазины с успехом заменит поезд-магазин. Из 83 станций Абаканского отделения дороги электромагазин ведет торговлю на 52.

Расписание движения электромагазина составлялось с помощью сотрудников дорпрофсоюза. Инспекторы по охране труда ознакомились с условиями труда и отдыха продавцов и машинистов, следят за соблюдением графика их работы и отдыха.

Ирина ПАВЛОВА,  
корр. «Сигнала»



# НОВОЕ В КОРПОРАТИВНОЙ ПЕНСИОННОЙ СИСТЕМЕ ОАО «РЖД»



С 27 мая текущего года корпоративная пенсионная система ОАО «РЖД» действует по новым, более привлекательным для железнодорожников правилам. Об основных изменениях пенсионного обеспечения работников отрасли рассказала Любовь Корневская, начальник отдела по работе с холдингом ОАО «РЖД» негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние».

— Сегодня происходит реформирование ОАО «РЖД», и порой железнодорожники переходят из ее организаций в другие компании. Однако работа в нашей отрасли всегда считалась почетной, и многие возвращаются на железную дорогу.

Поэтому и было принято решение о включении в страховой стаж ушедшего, но в течение 5 лет повторно трудоустроившегося в ОАО «РЖД» железнодорожника, периодов работы, предшествующих его выходу из корпоративной системы негосударственного пенсионного обеспечения (НПО). Однако этот период времени будет учитываться в страховом стаже при условии, что участник-вкладчик вновь вступил в корпоративную систему НПО и ранее не обращался за выплатой выкупной суммы.

— Изменились ли условия пенси-

онного обеспечения для так называемых «сезонных» рабочих, которые привлекаются в Компанию в пиковые сезоны?

— Последние нововведения разрешают таким железнодорожникам — проводникам и другим — не выходить из корпоративной пенсионной системы по окончании срока трудового договора, а при последующем трудоустройстве на тех же условиях продолжить уплату пенсионных взносов и формировать свою будущую пенсию совместно с работодателем.

— Расскажите о новшествах, касающихся железнодорожников, работающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

— Ранее корпоративная пенсия назначалась людям по достижению общеустановленного возраста, при условии, что специальный, в том числе и северный стаж, выработан в организациях железнодорожного транспорта. Однако зачастую мы сталкивались со случаями, когда работникам ОАО «РЖД» в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, назначалась трудовая пенсия ранее общеустановленного возраста, но при этом права на корпоративную пенсию у

них еще не имелось. С внесением последних изменений этим лицам теперь также будет назначаться корпоративная пенсия, но размер ее будет определяться из накопленных средств. При этом требование к 5 годам страхового стажа, конечно же, сохраняется.

— Сегодня вопрос корпоративного пенсионного обеспечения как никогда актуален для людей, перешедших из ОАО «РЖД» в аутсорсинговую организацию и обратно. Коснулись ли принятые изменения их «пенсионной» судьбы?

— Не секрет, что аутсорсинговые организации неохотно заключают договоры негосударственного пенсионного обеспечения. Тем не менее люди при этом не должны страдать. Поэтому отныне в случае, если участник-вкладчик корпоративной пенсионной системы ОАО «РЖД» при переходе в такую компанию заключил индивидуальный договор НПО, в будущем ему будет назначаться пенсия с учетом паритетных взносов, уплаченных ОАО «РЖД» в его пользу. Но здесь необходимо отметить, что если работник захочет расторгнуть индивидуальный договор НПО, то в выкупную сумму взносы от компа-

нии не войдут: эти средства будут учитываться только при назначении негосударственной пенсии.

— Сколько железнодорожников уже получают корпоративную пенсию?

— Сегодня негосударственную пенсию через НПФ «Благосостояние» получают 200 тысяч человек. Непосредственным начислением и выплатой денег занимается НПФ «Благосостояние», являющийся одним из лидеров на рынке негосударственного пенсионного обеспечения, что подтверждают присвоенные фонду рейтинги наивысшей надежности и успешности «А++» «Эксперт РА» и «AAA» Национального рейтингового агентства.

— Есть изменение, которому уже более года. Тем не менее наши читатели неизменно задают вопрос на эту тему. Правда ли, что сегодня те, кто не воспользовался преимуществами корпоративной пенсионной системы, после выхода на пенсию остаются без материальной поддержки Компании?

— Действительно, раньше железнодорожники, которые по каким-то причинам не воспользовались преимуществами корпоративной пенси-

онной программы ОАО «РЖД», после выхода на пенсию могли рассчитывать на получение материальной помощи от РЖД через Благотворительный фонд «Почет». Такая материальная помощь и сейчас оказывается неработающим пенсионерам ОАО «РЖД», но только тем, кто вышел на пенсию до 1 января 2008 года. На тех, кто стал пенсионером позже, эта помощь уже не рассчитана.

Сегодня единственный способ сохранить достойный уровень жизни на пенсии — корпоративная пенсия от ОАО «РЖД». Она формируется на паритетных условиях с работодателем в уполномоченном негосударственном пенсионном фонде Российских железных дорог «Благосостояние».

Наш фонд уже 10 лет занимается корпоративной пенсионной программой ОАО «РЖД» и, повторюсь, уже выплачивает пенсию более, чем 200 тысячам человек. Средний размер корпоративной железнодорожной пенсии, назначенной фондом в 2009 году 21 тыс. человек, — 3350 рублей. И конечно, чем раньше работник начнет формировать негосударственную пенсию, тем больше будет ее размер.

# КАК ОТВЕСТИ БЕДУ? МОЛОДЫЕ УЧАТСЯ УПРАВЛЯТЬ

Это возможно только общими усилиями

*Письмо, которое пришло на имя председателя дорпрофсожа Виталия Бабия, в общем-то было в большей степени предназначено общественности. Заместитель начальника Дальневосточного УВДТ полковник милиции С.Ю. Зайцев, подробно рассказывая о ситуации, сложившейся на дороге в связи с увеличившимся количеством правонарушений, совершенных несовершеннолетними, призывает обратить внимание руководителей предприятий для принятия соответствующих мер по профилактике причин и условий, способствующих совершению правонарушений и преступлений в подростковой среде.*

Инспекторами подразделений по делам несовершеннолетних Дальневосточного УВДТ во взаимодействии с территориальными органами внутренних дел, органами социальной защиты населения, органами управления образованием, здравоохранения, комиссиями по делам несовершеннолетних и защите их прав, ведомственной охраной, общественностью проводились профилактические мероприятия, направленные на выявление безнадзорных детей, неблагополучных семей, подростков, находящихся в социально-опасном положении с целью предупреждения совершения ими преступлений и правонарушений.

В линейные подразделения Дальневосточного УВДТ за 6 месяцев 2009 года доставлены 6659 несовершеннолетних, из них: за административные правонарушения — 4014; безнадзорность — 2006. Зарегистрированы 7 фактов детского травматизма, пострадали 7 несовершеннолетних, из них 3 со смертельным исходом. Все эти цифры немного ниже аналогичного периода. Однако за две недели июля были зарегистрированы еще 4 случая, в которых пострадали 4 подростка, 1 случай — со смертельным исходом.

Находясь на объектах транспорта, подвергая свою жизнь опасности, нередко подростки своими действиями создают аварийную обстановку, наносят травмы пассажирам и членам поездных бригад, бросая камни в окна проходящих поездов, накладывая

посторонние предметы на рельсы. В Дальневосточном УВДТ за 6 месяцев этого года были зарегистрированы 11 транспортных правонарушений. Два случая связаны с разоборудованием устройств СЦБ, 3 — с битьем, 4 — наложением посторонних предметов на рельсы.

В дни весенних каникул с целью профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних, краж цветного металла, разоборудования СЦБ проводились рейды под условным наименованием «Медь. Преграда». Совместно с сотрудниками ОУР проверялись пункты приема цветного и черного металла. Инспекторами Дальневосточного УВДТ были обследованы участки обслуживания на предмет целостности и сохранности средств СЦБ и связи, а также состояния путевого хозяйства. Инспекторами ПДН ЛОВД на ст. Тихоокеанская, сотрудниками ведомственной охраны филиала ФГП ВО ЖДТ России на ДВЖД на ст. Находка при обследовании парков станций Рыбники, Бархатная, Находка было выявлено недостаточное освещение парков станций, отсутствие ограждений территории парков, неисправность виадукта на ст. Рыбники и отсутствие защитных решеток на маневровых светофорах.

В целях усиления работы по беспризорности и противодействию преступлений на объектах транспорта, а также устранения причин и условий, способствующих совершению преступлений, сотрудниками Дальневосточного УВДТ в марте-апреле т.г. были проведены операции «Милиция и дети» и «Берегись поезда!», проведена операция «Внимание — дети!» В проведении мероприятий приняли участие 249 сотрудников Дальневосточного УВДТ, 73 представителя предприятий транспорта, 33 представителя образования, 14 представителей КДН и ЗП. С целью предупреждения детского травматизма и преступности, в учебных заведениях и трудовых коллективах проведены 46 лекций, 220 бесед, в средствах массовой информации организованы 29 выступлений. За время проведения

операции доставлены 399 несовершеннолетних.

В охране общественного порядка на обслуживаемых объектах принимают участие специальные добровольные дружины, созданные, в основном, из работников транспортных организаций. В настоящее время сотрудникам транспортной милиции в правоохранительной и профилактической работе оказывают помощь 16 СДНД общей численностью 109 человек, кроме того, содействует 91 внештатный сотрудник. Однако нарастающая ситуация вот какой факт.

За отчетный период в ПДН Дальневосточного УВДТ были доставлены 128 детей работников транспорта, причем некоторые из них доставлялись неоднократно.

В Партизанске, например, известны три подростка, родители которых трудятся на железнодорожном транспорте, а дети постоянно выбирают развлечением железную дорогу.

Мать одного из хабаровских несовершеннолетних, выбравшим своим постоянным развлечением железную дорогу, работает на вокзале ст. Хабаровск-1. Возможно, родители именно этих детей не рассказывают им о трагических случаях, когда в результате шалости погибли дети, не приводили примеров того, как шалость может обернуться трагедией для многих людей. А потому несовершеннолетние вновь и вновь возвращаются на пути, не задумываясь о том, какие последствия могут наступить.

Подводя итог сказанному, заместитель начальника Дальневосточного УВДТ отмечает, что только слаженными действиями сотрудников транспортной милиции и представителей железнодорожных предприятий можно предотвратить случаи повреждения транспортного оборудования, появления посторонних предметов на рельсах, битья стекла и факты детского травматизма.

А мне бы хотелось добавить, что простое внимание родителей, случайно идущих мимо железнодорожного полотна, может отвести беду. И не только от наших детей.

Антонина ПИВНЕВА



Одиннадцатого августа стартовал пилотный проект Роспрофжела «Школа молодого профсоюзного лидера». Школа собрала в Подмоскowie 90 студентов железнодорожных вузов страны — активистов студенческих первичных профсоюзных организаций.

Сегодня руководителями Роспрофжела придается большое значение созданию системы подготовки молодых кадров — будущих лидеров профсоюза, знания и умения которых будут соответствовать современным требованиям. И, несмотря на кризис, Молодежный совет Роспрофжела при поддержке руководства профсоюза дал старт учебному процессу студентов-профактивистов, которые по окончании обучения в вузе придут на производство и активно включатся в работу дорожных территориальных профсоюзных организаций.

Программа обучения ШМПЛ рассчитана на три года и будет проходить в два этапа. Первый этап — подготовка управленческих кадров для Роспрофжела на базе студенческих первичных профсоюзных организаций, которые существуют сегодня во всех девяти железнодорожных вузах. Второй этап — формирование программы для обучения профсоюзных активистов из числа молодых рабочих и специалистов на предприятиях железнодорожного транспорта.

В течение 10 дней работы школы ее участники овладеют технологиями управления проектами и проведения презентаций, основами финансового управления проектами, бизнес-планированием и работой с группами. Завершающей стадией семинара станет защита проектов по проведению обучающих семинаров в вузах. Команде из каждого вуза предстоит подготовить и защитить собственную программу подготовки студенческого профактива, которая уже в сентябре начнет реализовываться в каждом из железнодорожных вузов.

Председатель Роспрофжела Николай Никифоров встретился с участниками Школы молодого профсоюзного лидера и пожелал им плодотворной учебы. По словам лидера профсоюза, ему приятно было видеть молодые воодушевленные лица людей, которые стремятся реализовать себя еще и в общественной деятельности.

Информцентр Роспрофжела

# С «ЗАБОТОЙ» О ЛЮДЯХ

*Окончание. Начало на 1-й стр.*

Несмотря на неоднократные заявки в течение нескольких лет на ремонт здания стройгруппы данный объект не внесен в титул капитального ремонта, а также не выделены средства для проведения текущего ремонта.

Здание АБК Ургальской дистанции пути находится на балансе НГЧ-8, осенью 2008 года здесь производился ремонт кровли, качество которого говорит само за себя. Крыша в цехе ССПС протекает, в цехе практически нет сухого места. В цехе ССПС производится обточка и наплавка дефектных рельсов, сварочные работы. В настоящий момент все работы в данном помещении приостановлены из-за угрозы жизни и здоровью работников.

Президиум филиала дорпрофсожа Комсомольского отделения призвал профсоюзные комитеты повысить требовательность к администрациям своих предприятий по поддержанию в достойном состоянии имеющих-

ся санитарно-бытовых помещений, проводить разъяснительную работу с монтерами пути о необходимости бережного отношения к существующим санитарно-бытовым помещениям.

На заседании принято решение обратиться к руководству Комсомольского отделения дороги с призывом о принятии неотложных мер в сложившейся обстановке в здании стройгруппы (малой отправки) и цехе ССПС здания АБК в Ургальской дистанции пути.

Ситуация, обрисованная на заседании президиума, отнюдь не является исключением и характерной только для Комсомольского отделения. Взять, к примеру, Владивостокскую дистанцию пути. Там тоже в пунктах обогрева отсутствуют помещения для сушки одежды, нет душевых.

Не лучше обстоят дела и в других дистанциях, например, в Сибирцевской. Были раньше старенькие, сделанные из шпал пункты обогрева. Конечно, не было там отдельных

помещений для сушки одежды, но хоть погреться можно было. Снесли их — незастыдно выглядят. Теперь никаких. Есть в дистанции пути шесть бетонных коробок, четыре из них установлены, побелены, стоят красивые. Только и всего. Отопления в них нет, значит зимой пользоваться ими нельзя. Без окон, со стенками толщиной всего-то 7 см. Получается, летом в них как в духовке, а зимой — как в морозильной камере. Две коробки до сих пор числятся как товарно-материальные ценности, увеличивая остаток. И это еще одна проблема. Ведь стоимость каждой такой «цементной коробки» 270 тысяч рублей.

А в Новочугуевке и Новосысоевке пунктов обогрева нет. В нормальное время монтеры пути пользуются «летучкой», как пунктом обогрева, там и обедают. Только вот беда, когда снег выпадет, машина может и не пройти к месту работы. Мокрые, холодные, голодные... Немало проблем существует в этом плане и в Приморской дистанции пути.

Впрочем, неудовлетворительное состояние санитарно-бытовых помещений характерно не только для хозяйства пути. Можно приводить много примеров практически по всем службам дороги.

В прошлом году рассматривался вопрос содержания бытовых помещений в вагонном хозяйстве, в 2009 году вопрос неудовлетворительного содержания санитарно-бытовых помещений стоит уже по хозяйству электрификации и электроснабжения.

В течение продолжительного времени не ремонтируются силами Хабаровской дистанции гражданских сооружений подразделения Хабаровской дистанции электроснабжения: ЭЧК-Корфовская, ЭЧЭ-Кругликово, Дормидонтовка, Хабаровск-2 и т.д. Затягивается на неопределенный срок ремонт ЭЧК-Биробиджан (более 6,5 лет), ЭЧК-Ин (третий год), административное здание дистанции (второй год), и этот список можно продолжать.

За первую половину этого года

в целом по Дальневосточной дороге приобретены 210 гардеробных шкафов, оборудованы 7 душевых помещений, 20 умывальных; оборудовано комнат приема пищи бытовыми приборами на сумму 425 тыс. рублей. Вместе с тем обеспеченность по дороге гардеробными шкафами составляет 90 процентов, душевыми — 80, умывальниками — 95. По поводу умывальников председатель дорпрофсожа Виталий Бабий справедливо заметил, выступая на коллоквиумной конференции: «Как будто нельзя их купить, дорого стоят». И действительно, хоть обычные ручной мойки можно приобрести?

На некоторых дистанциях пути строятся новые хорошо оборудованные бытовые помещения, а где-то нет самых элементарных условий. И главная причина — отсутствие финансовых средств. Увы, от самих дистанций мало что здесь зависит. Вот такая забота получается.

Антонина ПИВНЕВА

# ОБЯЗАТЕЛЬСТВА КОЛДОГОВОРА В ОСНОВНОМ ВЫПОЛНЯЮТСЯ

*На конференции работников Комсомольского отделения дороги, которая прошла 6 августа, было отмечено, что обязательства коллективного договора в основном выполнены. Такую оценку сегодня дают практически на всех конференциях. Причиной тому — невозможность выполнить некоторые пункты договора из-за финансовой нестабильности не только предприятий, но и всей страны.*

В работе конференции приняли участие первый заместитель начальника Дальневосточной железной дороги Алексей Гладилин, заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Михаил Федорев, заместитель председателя дорпрофсоюза Виктор Шведов.

Для контроля за ситуацией в период кризиса всеми председателями профсоюзных комитетов, специалистом по социально-экономической защите филиала дорпрофсоюза на Комсомольском отделении дороги еженедельно проводился мониторинг. В апреле текущего года на пленуме дорпрофсоюза «О мерах социальной защиты работников отрасли в условиях финансовой нестабильности» были подняты вопросы, касающиеся Комсомольского отделения. Это увеличение фонда оплаты труда для отделения на второй квартал в связи с ростом объемов работы к уровню прошлого года, о дополнительном выделении средств на оплату снегоборьбы в связи с обильными снегопадами в зимний период, приведении в соответствие с выполняемым объемом работ штатного расписания эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск.

После рассмотрения данных вопросов дополнительно выделен фонд оплаты труда — 5 млн рублей, 36 штатных единиц для Комсомольского эксплуатационного депо.

Из-за потери погрузочных ресурсов, объемов работы, руководство Комсомольского отделения вынуждено проводить работу по оптимизации расходов на содержание персонала, принимать решения по снижению его численности, уменьшению фонда оплаты труда, переходу на неполный режим работы, применению графиков с разделением рабочего дня на части, предоставлению отпусков без сохранения заработной платы — и это далеко не полный перечень антикризисных мероприятий. Все это негативно отражается на материальном положении семьи работника. Особенно тяжелая ситуация складывается в тех семьях, где женщины являются единственным кормильцем.

Для смягчения ситуации филиалом дорпрофсоюза была продолжена работа по контролю и усилению ответственности руководителей за выполнение Трудового кодекса РФ. С этой целью заключены соглашения по совместному взаимодействию с Координационным советом ФНПР, с Государственной инспекцией труда и прокуратурой города Комсомольска. Были сосредоточены усилия на защите социально-трудовых прав работников, снижении для них негативных последствий, используя все законные

формы и методы.

По результатам проверок и обращения членов профсоюза выданы 18 представлений об устранении 87 нарушений трудового законодательства.

Проверки показали, что отпускные записки о предоставлении отпусков издаются своевременно за две недели, как это и требуется трудовым законодательством, но расчет и перечисление задерживаются. В результате на счета работников деньги поступают с задержкой от 5 до 20 дней. Главные бухгалтера структурных подразделений с опозданием делают заявки на перечисление денег в финансовый отдел Комсомольского отделения.

Правовой инспекцией выдавались представления с требованием устранить выявленные нарушения с привлечением должностных лиц к ответственности. Также привлечен к административной ответственности начальник ПЧ-29 А. А. Алиев.

Решение о лишении премии принимается работодателями единолично, кулуарно, без оформления соответствующих документов.

Многочисленные нарушения выявлены правовой инспекцией профсоюза при привлечении к дисциплинарной, материальной ответственности. Очень торопятся привлечь к ответственности работника, забывая даже установить его вину, истребовать по факту нарушения объяснительную. Акты об отказе от дачи объяснительных составляются фиктивно, с приказами о привлечении к ответственности работников не знакомят. Особенно много жалоб поступило от работников бывшего локомотивного депо Высокогорная, когда в январе начали производить выплату вознаграждения за безаварийную работу. Ведь одним из пунктов выплаты данного вознаграждения является добросовестное отношение к труду. Многие работники впервые узнали, что в течение 2008 года они неоднократно привлекались к дисциплинарной ответственности.

За последний год резко увеличилось число обращений членов профсоюза за консультациями, а также за решением конкретных проблем. Если в прошлом году в филиал дорпрофсоюза обратились 420 человек, то в этом полугодии — более 380.

Техническая инспекция труда Комсомольского филиала дорпрофсоюза в первом полугодии 2009 года провела 26 плановых проверок соблюдения требований и норм по охране труда на предприятиях Комсомольского отделения. В ходе них выявлены 414 нарушений требований и норм охраны труда, большинство из них устранялись в ходе проведения проверок (неисправность лестниц, стремянок, инструмента и другие нарушения). По нарушениям, требующим определенных сроков для устранения и денежных средств, но не угрожающие жизни и здоровью работающих, выданы 11 представлений. Осуществлялись меры по предъявлению работодателям требований о приостановке работ, станков, машин и оборудования в случаях непосредственной угрозы жизни и здоровью работников. Приостановлена эксплуатация

электросварочной установки на котельной оздоровительного лагеря имени К. Заслонова, в вагонном ремонтном депо Комсомольск-на-Амуре запрещено использование стропа, в цехе по ремонту путевого инструмента ПЧ-29 запрещена эксплуатация сверлильного станка, в общежитии ПЧ-18 — эксплуатация газовой плиты.

По требованию технического инспектора труда профсоюза за нарушение ст. 212 ТК РФ, положения об организации обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда работников дороги привлечены к дисциплинарной ответственности старший электромеханик ШЧ-10 А. В. Пастухов и мастер вагонсборочного цеха ВЧДР-6 Р. В. Солонко.

В июне текущего года на отделении дороги допущены два случая производственного травматизма. При расследовании этих случаев комиссией были выявлены грубейшие нарушения, сопутствующие несчастному случаю. На мероприятия по улучшению условий и охраны труда по отделению дороги за первое полугодие 2009 года освоено 33 647,5 тыс. рублей при годовом плане 54 196,1 тысячи, что составляет 62 процента от годового плана и 0,71 процента от суммы эксплуатационных расходов. На мероприятия по снижению травматизма израсходовано 58,76 процента от всех расходов на мероприятия по охране труда. На мероприятия по предупреждению несчастных случаев в соответствии с требованиями охраны труда затрачено 17 943,6 тыс. рублей, по предупреждению наезда подвижного состава — 5136,3, электро-травматизма — 2118,3, санитарно-бытовых условий — 6080 тыс. рублей. Тем не менее желаемого результата от этих вложений, не получили.

С целью привлечения работников к решению корпоративных задач по росту эффективности труда, сохранения квалифицированных кадров в период кризиса в мае 2009 года Президиумом ЦК профсоюза объявлен конкурс на лучшее предложение по снижению расходов и повышению доходности предприятия. Во втором квартале в оргкомитет филиала дорпрофсоюза поступили 6 предложений, после рассмотрения одно из них направлено в ЦК профсоюза, два предложения представлены на поощрение дипломами и денежной премией дорпрофсоюза, одно — на поощрение филиала.

Не все гладко обстоит с медицинским обслуживанием железнодорожников, членов их семей и неработающих пенсионеров в негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД».

Хороший, полноценный отдых в период летнего отпуска — залог качественной работы в последующем на предприятии. На базе отдыха дорпрофсоюза «Морской берег» созданы прекрасные условия для этого. В первом полугодии сюда приобретены и частично оплачены профсоюзными комитетами подразделений 36 путевок для 58 работников и членов их семей.

В соответствии с договором добровольного страхования от несчаст-

ных случаев в быту и болезней на 2009 год профсоюзом застрахованы 13 448 человек на сумму 355 504 рубля.

Проведены мероприятия по страхованию детей, работников отделения дороги, на летний оздоровительный период при их отдыхе в загородном лагере им К. Заслонова.

Александр Колеганов, председатель профкома вагонного эксплуатационного депо Комсомольск в своем выступлении отметил, что «основная профессия в депо — это осмотрщики вагонов, которые непосредственно заняты в перевозочном процессе, обеспечивают безопасность движения поездов, а вот в каких условиях они работают, никому нет дела». После ремонта путей или прокладки коммуникаций в парках во время не приводятся в порядок междупутья, а потому обработка составов производится с нарушением всех норм охраны труда. Ведь в таких условиях непонятно, куда смотреть осмотрщику — под ноги или на вагон.

Кроме того, отправляются поезда повышенной длины (условно сто вагонов) но не один парк для таких составов не предназначен, обработка этих поездов производится со всеми нарушениями норм по охране труда. В темное время суток освещенность парков минимальная.

Мастер Комсомольской дистанции гражданских сооружений Владимир Нагаев рассказал, что в июле были сданы 8 модульных домиков на станциях Пивань и Горин. Многие работники за ударный труд на этих объектах в канун Дня железнодорожника были поощрены приказами начальника дороги и начальника отделения, а работники дистанции хотели бы выразить слова благодарности всем работникам предприятий отделения дороги, которые помогали в строительстве этих домов. Для того чтобы дистанция и в дальнейшем работала стабильно и с хорошим качеством, необходимые соответствующие строительные материалы. Но лимит расходования материалов постоянно снижают. На четвертый квартал этого года службой НГС дистанции выделено право расходования материалов на сумму 1916 тыс. рублей, но необходимо на материалы 5848 тысяч. Разница видна, и причем значительная.

Председателя профкома эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал Николай Собко волнует вопрос, что для снижения часов сверхурочной работы и восполнения потребности локомотивных бригад в депо разработаны различные мероприятия, однако данные мероприятия не решают всех вопросов по снижению сверхурочных часов. Руководство депо обращалось к начальнику отделения дороги и в службу локомотивного хозяйства о необходимости приема на работу помощников машиниста. В связи с предполагаемым ростом объемов перевозок этот вопрос остается актуальным и на сегодняшний день, так как для подготовки опытных помощников машинистов и перевода помощников в машинисты необходимо время.

В коллективе депо в последнее время поднимаются вопросы по реабилитации локомотивных бригад в санатории-профилактории «Железнодорожник». Около трети локомотивных бригад имеют заболевание нейросенсорная тугоухость. В санатории-профилактории машинисты профилактического лечения этого заболевания не проходят. По возвращении оттуда им приходится ложиться на плановое лечение в узловую больницу на ст. Новый Ургал во время отпуска. Получается, дважды израсходованы дни отпуска.

— Просим рассмотреть вопрос о расширении методов лечения и предупреждения профессиональных заболеваний в данном санатории-профилактории, — попросил Николай Николаевич.

Он отметил и тот факт, что в комнатах «Железнодорожника» отсутствуют средства массовой информации, а в частности, нет телевизоров, что не позволяет работнику находиться в реальном ритме времени и отслеживать события, происходящие в стране и мире. Кроме того, работники локомотивных бригад вынуждены затрачивать личные денежные средства для приобретения проездных билетов к месту прохождения реабилитации.

Председатель профкома Комсомольской дистанции СЦБ Наталья Емелина рассказала, что в настоящее время из-за отсутствия поставки контактов и запасных частей в дистанции сложилось критическое положение с ремонтом дешифраторных ячеек, реле ТШ, приборов безопасности АЛСН в части замены контактов. По причине непоставки светофорных ламп в достаточном количестве и, как следствие, несвоевременного выполнения графика технологического процесса по замене светофорных ламп, допускаются нарушения нормальной работы устройств СЦБ, что прямым образом создает угрозу безопасности движения поездов. В связи с ростом объема работ по обслуживанию технических средств, ввода в эксплуатацию в 2008 году новых устройств ЭЦ, новых приборов средств контроля КТСМ наблюдается нехватка автотранспорта для доставки работников, обслуживающих устройства и устраняющих отказы.

На станции Комсомольск-Сортировочный вследствие внедрения новых технических средств обеспечения безопасности движения поездов наблюдается недостаточное снабжение сжатым воздухом ввиду устаревших конструкций компрессоров. Требуется замена устаревших компрессоров на более современные модели.

На конференции выступил заместитель председателя дорпрофсоюза Виктор Шведов. Он заметил, что кризис, безусловно, внес свою лепту в положение дел. Вместе с тем под предлогом оптимизации расходов и экономии средств не стоит нарушать трудовые и иные права работников, условия их труда, быта. Но надо отдать должное руководству дороги, большинство пунктов коллективного договора выполняется в полном объеме.

# В РЕЖИМЕ ЖЕСТКОЙ ЭКОНОМИИ

**Конференция работников Тындинского отделения подвела итоги выполнения обязательств коллективного договора за первое полугодие 2009 года. В работе конференции принял участие и выступил заместитель начальника дороги по локомотивному и вагонному хозяйству Геннадий Нестерук.**

Своему отчету на конференции начальник отделения Георгий Щербakov дал определение «жесткой». Такая характеристика Георгием Анатольевичем сделана, видимо, потому, что, общаясь с профсоюзным активом и руководителями подразделений, он с предельной откровенностью рассказал об очень непростых экономических и производственных проблемах, которые приходится сейчас решать труженикам стальных магистралей.

Действительно, конференция проходит в непростое время. Экономический кризис, глобально охвативший отрасли хозяйства, коснулся всей транспортной сети, в том числе Дальневосточной железной дороги, и в наибольшей степени — Тындинского отделения. Поэтому прежде чем начать отчет о выполнении обязательств коллективного договора, докладчик счел необходимым остановиться на мероприятиях, которые позволили коллективу справиться с поставленными задачами.

В 2009 год отделение дороги вступило со снижением приведенного объема работы на 39 процентов к 2008 году. Снижение погрузки в январе составило 57,6 процента, грузооборота — 43,4 процента, пассажирооборота — 4,4 процента. Это привело к тому, что отделение оказалось по этим показателям на последнем месте на дороге. За первое полугодие при снижении приведенного грузооборота по дороге на 4,8 процента по Тындинскому отделению оно составило 24 процента. Снижение погрузки — 56 процентов, при среднем по дороге 31,1 процента. Такое положение дел с объемами работы поставило перед руководством Дальневосточной железной дороги дилемму: пойти по пути сокращения работников — 10 процентов в среднем по дороге, в том числе 22,8 процента (1598 человек) по Тындинскому отделению. Либо обеспечить сохранение контингента за счет применения режима неполного рабочего времени и предоставления отпусков без сохранения заработной платы. Понимая, что потеря объемов грузоперевозок не должна повлечь за собой потерю специалистов, было принято решение о применении непопулярных мер.

Но кризис диктует свое. Как отмечено в докладе председателя филиала дорпрофсоюза на Тындинском отделении дороги Виктора Сверкунова, для предотвращения массовых сокращений на дороге работодатель вынужден был применить режим неполного рабочего времени, согласованный в октябре прошлого года с дорпрофсоюзом. Правда, такая мера не применялась по отношению к работникам, непосредственно связанным с перевозками грузов, обеспечением безопасности движения. Не коснулась она и тех, кому до назначения государственной пенсии осталось не более двух лет. Это — для сохранения полного среднего заработка для начисления будущей пенсии. Во всех структурных подразделениях отделения дороги были изменены положения о премировании работников с уменьшением премий, выплачиваемых за выполнение качественных и количественных показателей работы того или иного структурного подразделения отделения дороги, того или иного руководителя, специалиста, служащего или рабочего.



Падение объемов перевозок привело не только к необходимому снижению контингента, но и потребовало определенной корректировки бюджета затрат в сторону его уменьшения по всем элементам. Чтобы уложиться в установленные параметры, необходимо обеспечить строгий режим экономии. С этой целью на отделении дороги была разработана антикризисная программа.

Ее реализация, несмотря на сложную финансовую обстановку, позволила руководству отделения и филиала дорпрофсоюза принять исчерпывающие меры по реализации взаимных обязательств коллективного договора, который способствовал стабильной работе отделения дороги и повышению социальной защищенности железнодорожников. В соответствии с названным документом, а также корпоративной системой оплаты работников ОАО «РЖД» осуществлялась выплата заработной платы. Жалоб на несвоевременную выдачу заработанного не было.

Среднемесячная заработная плата работников отделения дороги за первое полугодие текущего года (с учетом введения режима неполного рабочего времени и дней без сохранения заработной платы) составила 35,3 тысячи рублей против 30,1 за аналогичный период времени 2008 года.

За истекший период года на предприятии отделения дороги принят на работу 171 человек, из них по внутритранспортному перемещению 61, по разрешению начальника дороги — 39 человек; уволены 1995 человек, в том числе по внутритранспортному перемещению 1645 человек, на пенсию 154 человека, по собственному желанию — 135, по сокращению штатов — 6 человек (всем сокращаемым были предложены рабочие места, от которых они отказались).

Руководство отделения принимает необходимые меры для того, чтобы сохранить коллектив, чтобы люди не оказались на улице в период финансовой нестабильности, закрываются предприятия, а некоторые работники не утруждают себя беспокойством за свое будущее. Общее число совершивших прогул за истекший период года, в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, увеличилось. Все работники, совершившие прогул и допустившие случаи пьянства на рабочих местах уволены по соответствующим статьям Трудового кодекса.

Число случаев брака в целом по отделению уменьшилось до 8 случаев против 18. Меньше их стало в локомотивном депо (пять против пятнадцати), в хозяйстве пути. А вот в вагонном хозяйстве возросло (с одного до трех). В сокращении такого показателя, безусловно, есть вклад общественности. На предприятиях отделения выбраны и работают 440 общественных инспекторов по безопасности движения. Они объединены в 23 совета общественных инспекто-

ров. За истекший период года ими проведены 4484 проверки против 4363 в 2008 году.

В ходе рейдов выявлены 9088 отступлений от установленных требований. Около 9 тысяч замечаний устранены оперативно. Предотвращены 120 нарушений. На 78 заседаниях советов общественных инспекторов рассмотрены 439 выявленных нарушений. Привлечены к дисциплинарной ответственности 62 работника за те или иные нарушения требований безопасности движения поездов.

Общественными инспекторами структурных подразделений проводились проверки правильности выполнения маневровых работ с вагонами, и в первую очередь с опасными грузами. Под контролем дозорных находилось качество проведения технической учебы и ведение рабочей документации, укрепление трудовой и производственной дисциплины, порядок и правильность ограждения опасных мест и мест производства работ, состояние железнодорожного пути и поездов, исправность средств централизации и блокировки, качество технического обслуживания подвижного состава, соблюдение технологии технического обслуживания вагонов в поездах и подготовки вагонов под погрузку, качество ремонта вагонов на ремонтных тупиках ПТО и обеспечения сохранности вагонного парка. Проводились проверки пути на перегонах, станционных путях, стрелочных переводах, ограждение мест производства работ.

Лучшим советом общественных инспекторов по контролю за обеспечением безопасности движения поездов за второй квартал 2009 года признан коллектив Февральской дистанции централизации, централизации и блокировки под председательством Николая Васильевича Власова.

На предприятиях отделения дороги и дорожного подчинения действуют 512 уполномоченных лиц по охране труда. Они проводят серьезную работу для предупреждения травматизма на производстве и улучшения условий труда. В текущем году ими проведены 1470 проверок состояния охраны труда, выявлены 2310 нарушений, более двух тысяч из которых устранены оперативно. Однако указанные нарушения выявляются в основном в период проведения первой ступени контроля за состоянием охраны труда, то есть комиссионно. Нарушения же, выявляемые самостоятельно, не составляют и одной десятой доли от общего их числа.

Расходы на мероприятия по охране труда за рассматриваемый период составили 21 млн рублей, или 0,73 процента от сумм эксплуатационных расходов при плане 29 471,1 тысячи рублей. Выполнено 240 мероприятий, или 60 процентов от общего количества мероприятий, запланированных на весь год (всего намечено 400 мероприятий).

Однако ни вложенные деньги в

охрану труда, ни ее улучшение не могут оправдать группового несчастного случая на производстве на станции Тас-Юрх Юкалинской дистанции с четырьмя пострадавшими (двое из которых погибли).

За истекший период года технической инспекцией труда профсоюзов проверены 28 предприятий, выявлены 243 нарушения норм и правил охраны труда, основная часть из которых в настоящее время устранена. Приостановлена работа шести единиц оборудования.

За первое полугодие за нарушение правил и норм охраны труда по инициативе технической инспекции труда филиала за невыполнение выданного представления один руководитель предприятия привлечен к административной ответственности (в виде штрафа в размере 2,5 тыс. рублей).

Рассмотрено устное заявление работников Тындинской дистанции пути о несоблюдении температурного режима в табельной и комнате приема пищи околота Шахтаум (температура в помещениях около 0 градусов вследствие размороженной системы отопления). По истечении первой недели отопление было восстановлено (температура в помещениях соответствует установленным нормам).

По устному заявлению проведена проверка и выплачены задержанные за два месяца денежные надбавки за вредные условия труда двум работникам ПМС № 305. Рассмотрено устное заявление работника вагонного депо Мухитдинова. Пострадавшего в 2008 году на производстве осматривали ремонтнику Тындинского эксплуатационного вагонного депо оплата больничного листа произведена и выдана в объеме среднего заработка (ранее расчет был произведен в размере установленных Фондом социального страхования ограничений в выплате пособий по больничному листу).



В Юкалинской дистанции пути отменен неправомерно изданный приказ начальника дистанции об отмене доплат за вредные условия труда помощника машиниста железнодорожно-строительной машины СМ-2. По устному заявлению работников Тындинского эксплуатационного вагонного депо об отсутствии освещения в ночное время на рабочих переходах виадука через железнодорожные пути ст. Тында проведена проверка; по итогам проверки обслуживающей организацией виадука восстановлено полное освещение.

За истекший период года в профсоюзных комитетах филиала обучены 29 уполномоченных лиц по охране труда с отрывом от производства продолжительностью 5 рабочих дней в Байкало-Амурском институте инженеров железнодорожного транспорта.

Профсоюзы вносят свой вклад в улучшение условий труда не только методом проведения контроля и

требованиями по устранению выявленных нарушений, но вот уже в течение пяти последних лет оказывают посильную материальную помощь. За отчетный период приобретено 5 микроволновых печей, 7 электрочайников, 8 электроплит, 1 холодильник, 7 телевизоров. Всего же за последние 5 лет профсоюзами на улучшение бытовых условий труда наших работников израсходовано 1276 тысяч рублей. Следует подчеркнуть, что это только те приобретения, которые так или иначе касаются улучшения бытовых условий труда железнодорожников.

Выступившие в прениях заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам локомотивного эксплуатационного депо Арон Буханько, дорожный мастер Тындинской дистанции пути Александр Гацылов, заместитель начальника Тындинской дистанции гражданских сооружений Олег Аксарин, начальник планово-экономического отдела отделения дороги Людмила Криворотая, главный инженер Тындинского локомотивного депо Руслан Барский, главный врач НУЗ отделенческой больницы Юрий Коршняк, председатель спортклуба «Локомотив» на отделении дороги Георгий Шклярник и другие дополнили доклад и сделали ряд критических замечаний и предложений. Их реализацией будут плотно заниматься отделение дороги и территориальная профсоюзная организация.

В постановлении конференции отмечается, что обязательства коллективного договора на отделении за первое полугодие в основном выполнены. Начальнику отделения Г. А. Щербakovу и председателю первичной профсоюзной организации на Тындинском отделении В. А. Сверкунову предложено продолжить работу по стабилизации финансово-экономического положения отделения дороги; по разъяснению деятельности руко-

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

# МНОГОСТАНОЧНИК

Так раньше называли тех, кто мог обслуживать сразу несколько станков. И в наше время такие умельцы есть

*В свое время его называли бы стахановцем. И не мудрено — работает одновременно на семи станках. В нынешний век капитализма о присваивавшихся раньше труженикам социалистических званиях стараются лишней раз не вспоминать. Но отсутствие сейчас таких званий ни в коем мере не умаляет заслуг этого человека — настоящего труженика, всю жизнь проработавшего на Уссурийском локомотиворемонтном заводе — фрезеровщика механикокомплектовочного цеха Виктора Николаевича Наконечного, которому, кстати, на днях исполняется 60 лет.*

— Виктор Николаевич, вас не сравнивали со Стахановым?

— Сейчас — нет. А в Советском Союзе я был ударником всех пятилеток. Я и раньше больше всех зарабатывал. Другие получали по 300 рублей, а у меня все время выходило 500.

— Завидовали вам?

— Думаю, да. Да и сейчас есть такие, кто завидует. Говорят, я много получаю. Разговоры-то слышно.

Нынешний ветеран труда и почетный ветеран завода, а в 1966 году простой 15-летний паренек, после окончания восьмилетней школы пришел на завод учеником фрезеровщика. Как это часто бывает, пришел сюда потому, что здесь в существовавшем тогда энергомеханическом цехе работал его отец, тоже, кстати, фрезеровщик и зуборезчик, Николай Петрович Наконечный.

Начав свою трудовую деятельность в энергомеханическом цехе, Виктор Николаевич с 1970 года, после возвращения из армии, все остальные годы проработал в механикокомплектовочном цехе. За исключением разве что нескольких лет, когда в конце восьмидесятых ушел на работу в дизельный цех. Постепенно осваивал станки: учился их налаживать, задавать программу. И достиг

в этом таких высот, что сейчас, по его словам, ему порой и не нужно рассчитывать программы. Многие настройки он выучил наизусть, а это серьезно помогает сэкономить рабочее время.

Более чем за 40 лет работы Виктор Николаевич освоил практически все виды станков: вертикально- и горизонтально-фрезерный, зубошлифовальный, расточной. Разве только на токарном станке не работал. Но этого и не требовалось, токари работали отдельно.

Сейчас в его распоряжении 7 станков: 2 зубошлифовальных и 5 зубофрезерных, на которых он из сделанных токарями заготовок изготавливает различные шестеренки для всего тепловоза. В зависимости от размеров шестеренок, на их изготовление уходит от двух до двенадцати часов.

— Виктор Николаевич, не сложно работать одновременно на семи станках?

— Нет. По крайней мере для меня ничего сложного в этом нет. Наладишь зубофрезерный станок, включишь, он и работает. И что стоять ждать, пока деталь выточится? Работает на втором станке. Если работа есть, работаю сразу на семи станках, а так, бывает, что два-три станка из семи стоят.

С утра пришел, оббежал весь цех, посмотрел, где есть для меня заготовки. И работаешь. Плохо, что сейчас участки сделали далеко друг от друга, не набегаешься.

— Успеваете следить за работой станков?

— Да, все они стоят в «куче». Другой раз по звуку слышно, когда они останавливаются. Хорошо, шестеренки надо делать партиями. Главное, настроить программу. А там уже просто меняй заготовки.

— И давно вы работаете на семи станках?

— Последние станки «прибрал» к рукам лет десять назад.

— Почему «прибрали», были и другие желающие на них работать?

— Наоборот, не хотели. У меня есть немецкий станок «Наилс», ему уже 30 лет. На нем до меня работал один человек. А потом, когда лет 12 назад он ушел на пенсию, никто не хотел брать себе этот станок, да еще и его осваивать. Дело в том, что тот мужчина единственный знал, как работает немецкий станок. А потом он ушел и ничего никому не показал. Я взял станок и сам с помощью технологов его освоил. Так же было и еще с одним, но уже с русским.

— А вы смогли бы работать одновременно на 10–15 станках?

— Почему бы и нет? Но тогда, думаю, мне бы еще уменьшили коэффициент заработной платы. Работая на семи станках, я получаю всего 55 процентов от выработки, 45 процентов зарплаты у меня забирают. То есть, если бы на каждом из семи станков работало по одному станочнику, то они бы за свою работу получали по 100 процентов заработной платы. А я получаю по 55 процентов со станка. Сначала мне предложили работать по коэффициенту 0,65, затем дали 0,60, а сейчас — 0,55. Чем больше станков я себе брал, тем меньший коэффициент мне давали.

— Но, раз вы работаете, то, наверное, вам все-таки это выгодно, так же, как и предприятию?

— Конечно, выгодно. Мне выгодно, потому что получаю хорошие деньги, а заводу, потому что он экономит на заработной плате. Или держать семь станочников и платить каждому зарплату, или платить одному человеку, пусть даже больше, чем в среднем получают станочники.

— Отличаются ли современные станки от тех, на которых вы работали лет 30 назад?

— Отличаются, но не сильно.



Электроники только в современных станках наткано много, но это и хуже.

— Почему?

— Они ломаются быстрее. Тот же немецкий станок, на котором я давно работаю, хорошая вещь. Ему тридцать лет, а направляющая у него, как новая. А в новых немецких станках то одна неисправность обнаружится, то другая.

— Передаете свой опыт кому-нибудь или, когда вы уйдете на пенсию, с вами так же получится, как с тем мужчиной, который работал на немецком станке никого не обучил?

— Нет, пока еще никого не учу. Я сам хочу еще поработать. Старый я, что ли (улыбается)? Но потом, конечно, надо будет подготовить какого-нибудь толкового работника. Я же не буду работать еще десять лет.

— Раньше ударников часто выдвигали депутатами в представительные и законодательные органы власти различных уровней. Вы, случайно, не были депутатом?

— Нет, я старался не лезть в политику. Есть, конечно, люди, которые занимаются общественной деятельностью, но для меня всегда главным была моя работа.

— А вас не тянуло на руководящие должности или вам достаточно было быть просто рабочим?

— Для меня гораздо спокойнее и проще стоять у станка и точить шестеренки. Иной раз, конечно, ругаешься, почему детали не везут, станки простаивают. А так, меня моя должность вполне устраивает. Как говорится, каждому свое — кому-то руководить, а кому-то стоять у станка.

Роман ВИНКУРОВ

## «БЕСКОНЕЧНЫЕ ХЛОПОТЫ ЭТИ...»

*Окончание. Начало на 1-й стр.*

— На станции Беркамит я работаю с 1984 года, — рассказывает Овчинникова. — В июле исполнилось как раз четверть века моего трудового стажа здесь. И половина этого времени я связана с руководством нашей профсоюзной организации. До этого я принимала участие в общественной жизни. Но однажды получила приглашение на заседание профкома. Прежний руководитель Юрий Григорьевич Гайворонский уезжал в Северобайкальск и искал себе замену. И нашел, что называется. На том заседании меня ввели в состав комитета и избрали его председателем.

Я сделал попытку задать провокационный вопрос:

— Как вы считаете, избрание состоялось по принципу «лишь бы не меня» или люди подошли к делу серьезно?

На что получил в высшей степени достойный ответ:

— Народ знает, кого выбирать!

Можно прямо сказать — в данном случае народ не ошибся. В лице Н. А. Овчинниковой профсоюзная организация получила человека неравнодушного, беспокоящегося не только о делах производственных, но

и взвалившего на себя груз больших и малых дел, связанных с людьми. Работа общественных инспекторов по безопасности движения и уполномоченных лиц по охране труда, вечера отдыха и чествования передовиков, разного рода культурные мероприятия, работа с детьми... Да и мало ли еще какой работы найдет себе ее неугомонный характер!

**«Бесконечные хлопоты эти...»**

Сейчас в профсоюзе состоят все 157 работников станции. И значительная часть из них — молодежь. В коллектив вливаются молодые специалисты, выпускники Дальневосточного государственного университета путей сообщения — полное сил деятельное пополнение. Наталья Александровна сумела всех их привлечь к общественной работе, каждому нашла дело по душе. В качестве профсоюзного актива хорошо проявляют себя Марина Тынцуник, Николай Тундыков, Светлана Цитцер, Елена Суркова, Наталья Жданова, Светлана Барсукова. В разработке сценариев мероприятий, концертов художественной самодеятельности нет равнодушия составителя Андрею Моторину.

Здесь есть о чем рассказать с гордостью. За не очень продолжительное время проведены огонек «Рождественские встречи» для ветеранов труда и пенсионеров, тематические вечера «Мисс Беркамит», «Настоящий мужчина», шоу-программы «Юная леди», «Маленький принц», «Мисс Лето». Участникам войны и труженикам тыла адресовался огонек «Пой, баян, о жизни фронтовой». Большой интерес жителей вызвали выставка «Беркамит — наш общий дом», праздники «Мы желаем счастья вам...» (посвящение женщинам), «Зимушка-зима», «Якутия — мой дом родной», «Моя Россия» и другие.

О каждом из мероприятий можно долго и много рассказывать. Но хочется подчеркнуть, что трудовые коллективы железнодорожного узла Беркамит активно включились в общереспубликанское движение «2000 добрых дел». Действительно, добрые дела неотложны. Их нужно торопиться делать, не откладывая на завтра то, на реализацию чего затрачены душевные силы, фантазия, денежные средства, в конце концов.

Деятельностью нового пополнения железнодорожников руководит

совет молодежи, который возглавляет составитель поездов Андрей Мальцев.

За спортивную работу отвечает составитель поездов Андрей Нагибин, за волейбольную команду — дежурный по станции Евгений Вакулин. Среди своих помощников Наталья Александровна добрым словом вспоминает составителей Александра Музыченко, Андрея Трояна, коммерческого агента Юлию Корину, дежурного по станции Оборчо Николая Диких.

Вот уже десять с лишним лет в школах поселка Беркамит проводится конкурс детских рисунков «Подросток на железнодорожном пути». Особенно он активизировался в последние годы. Уполномоченные лица по охране труда — исполняющая обязанности инженера по охране труда Татьяна Селезнева и дежурная по парку Людмила Герасименко регулярно бывают в школах, проводят беседы с детьми о том, как вести себя на путях, чтобы не подвергать опасности жизнь свою и других людей. Сами по себе серьезные разговоры становятся темой художественно-го творчества ребятшек, наиболее яркие образцы творений которых

экспонируются на железнодорожном вокзале. Юные авторы, занявшие три первых места, отмечаются призами профкома.

Есть в Беркамите еще одна очень наболевшая проблема — состояние железнодорожной больницы. Наталья Александровна серьезно взялась за нее. Просьбы выделить средства на ремонт, который нужно провести как внутри помещения, так и снаружи, результата пока не дают. Но председатель профкома отступить не намерена. Она и впредь будет до конца добиваться решения этой проблемы.

Во время нашей беседы мне не раз вспоминались слова из популярной лет сорок назад песни: «Если б снова начать, я бы выбрал опять бесконечные хлопоты эти...» Как нельзя лучше они характеризуют героиню моего повествования. Вот уж действительно где проявляется характер — в хлопотах, заботах о людском благе, о делах предприятия. Такими неугомонными людьми, как Наталья Александровна Овчинникова, богат БМ и силен Север.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

# МЫ ИЗ СЕМЬИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

*В детском оздоровительном лагере им. М. Горького, что на ст. Ружино, детворе живется интересно. Скучать не приходится. Поэтому и стремятся попасть сюда дети еще и еще раз. Причем не только те, которые живут в Приморье. Ну а поскольку отдыхают здесь дети железнодорожников, то и сочиняют они о своих семьях, работе родителей, о железной дороге...*

## Моя мечта

Поезд мчится. Очень быстро. Смотрю в окно. Как прекрасна наша Земля. Цветы... Цветы... Цветы... «Пришло лето, пришло лето», — стучат колеса. Стучат в лад моего настроения. Вспомнил тревожно-радостные глаза мамы:

— Сынок, Егорка, может быть, не нужно ехать?

— Что ты, мама, я так ждал это лето целый год.

Вся моя сознательная недолгая жизнь связана с этим оздоровительным лагерем, где традиционно отдыхают дети тех, кто работает на железной дороге.

Моя мама Юлия Ерохова много лет работает в вычислительном центре, она проверяет работу программ. Мама — классный специалист. Свою любовь к профессии она, конечно же, переняла у своего отца Владимира Сергеевича Мешкова. Он родился в год Победы на Смоленщине. Хотя он уже на пенсии, продолжает работать в управлении дороги в службе локомотивного хозяйства.

К дедушке на службу я не раз ходил с папой Анатолием Евгеньевичем Ероховым. Он работает в Дорожном центре внедрения ОАО «ПЕРСТ». Мне нравится этот шум железной дороги,

запах локомотивов, лица умных и добрых людей.

Моя бабушка Анна Алексеевна Ерохова, инженер путей, занимается охраной труда. Мои дедушка и бабушка жили и работали в Лесозаводске, около сорока лет живут и трудятся в Хабаровске.

Моя сестра Настя учится в железнодорожном лицее, она будет программистом. В будущем я мечтаю стать железнодорожником, ведь я внук и сын железнодорожников в третьем поколении.

**Егор ЕРОХОВ,**  
15 отряд, 12 лет

2 смена 2009 год



## Железная дорога

Что мы можем рассказать о нашей родной железной дороге? Соприкасаясь с ее услугами почти каждый день, далеко не всякий сможет вспомнить историю становления российских железных дорог, которые начали свое существование в XVIII веке. Тогда, в 1788 году на Александровском пушечном заводе была построена первая чугунная дорога. А уже в 1834 году возникла первая рельсовая дорога с паровой тягой на Нижнетагильском металлургическом заводе Демидовых.

Строительство нашей Уссурийской железной дороги началось в мае 1891 года. В торжественной обстановке в фундамент старого здания железнодорожного вокзала во Владивостоке была заложена серебряная доска с надписью, посвященной этому событию.

Уссурийская дорога строилась методами, о которых нынешнее поколение не имеет ни малейшего представления. Все тяжелые земляные работы выполнялись вручную, на



них, помимо каторжан и ссыльнопоселенцев, массами сгонялись русские и китайские рабочие и крестьяне. Условия их жизни были невероятно трудными, смертность — огромной. На фотографиях того времени видно, что землю возили в ящиках, поставленных на небольшие колеса. Тем не менее строительство дороги шло темпами, невиданными в то время во всем мире. И 16 сентября 1897 года во Владивосток прибыл первый поезд из Хабаровска, прошедший этот путь за двое суток. Строительством железнодорожного пути Владивосток—Хабаровск была решена первая большая задача сооружения всего Транссибирского пути. Дальнее сообщение долгие годы шло водным путем по Амуру до Сретенска, куда железнодорожный путь дошел с запада. Лишь во втором десятилетии XX века вступила в строй Амурская дорога — заключительное звено Транссибирского пути.

Так начала свою жизнь Уссурийская

железная дорога. «Вечная дорога», без которой сейчас, в нашем светлом мире, никуда. Никуда и без различных техникумов и институтов, которые углубляются в изучение сложных переплетений железнодорожных сетей и бесстрашно движущихся по ним поездов.

Железная дорога — особый, таинственный мир, открывающий свои тайны только знающему, умному человеку. Это мир со своими правилами и порядками, нарушение которых несет за собой смертоносную расплату.

Праздник у железной дороги тоже свой — 2 августа — День железнодорожника. И несмотря на то, что своим профессиональным праздником его считают только работники железной дороги, отмечает его вся Россия, как свой законный праздничный день. Ведь это наш вечный праздник нашей вечной железной дороги!

**Маша МАКАРОВА,**  
13 отряд, 14 лет

3 смена 2009 год

# СО СПОРТОМ ПО ЖИЗНИ

*Спортивное направление в работе профкома Хабаровского проектно-изыскательского института «Дальжелдорпроект» ведется весьма активно. И все благодаря члену профкома инженеру-проектировщику Дмитрию Кривоногову, отвечающему за организацию спортивной работы на предприятии и относящегося к своим обязанностям очень серьезно.*

— Дима сам человек очень спортивный, — говорит о нем председатель профкома Анна Журавлева, — раньше он серьезно занимался кикбоксингом, сейчас играет за команду предприятия в мини-футбол. В спортивную деятельность он старается вовлечь всех. Сколько раз я видела, как Дмитрий с супругой и двумя маленькими детишками по утрам гоняют на роликах на набережной!

Вся организация спортивных праздников тоже ложится на крепкие плечи спортсмена, не без помощи председателя профкома и руководства предприятия, которое, надо отдать должное, никогда не остается

в стороне от профсоюзной жизни.

Недавно на предприятии, которое было основано еще в 1939 году, отмечался семидесятилетний юбилей. Поскольку неумолимо приближался и День железнодорожника, общим решением профкома и руководства было решено объединить эти два значимых праздника и организовать спартакиаду среди сотрудников Дальжелдорпроекта.

— У нас работает много молодых специалистов, активных, любящих спорт. Наверное, поэтому на клич принять участие в спортивном празднике откликнулись многие, — рассказывает Анна Дмитриевна. — Так были созданы две команды. Первая состояла полностью из сотрудников отдела путей и станций. Вторая — сборная: отдел выпуска проектов, представители АУП (бухгалтерия, управленческий аппарат) и планового отдела.

Для первого дня соревнований по волейболу среди смешанных (мужчины и женщины) команд арендовали спортивный зал ДВГУПСа. Здесь-то участники и показали, что настроены



на победу решительно. Пыл спортсменов поддерживали болельщики, многие из которых пришли с детьми.

— Борьба была очень интенсивная и напряженная, — с улыбкой вспоминает Анна Журавлева. — Команды не уступали друг другу до последнего, силы были абсолютно равны. Но все-таки в спорте тоже есть момент удачи, и с небольшим преимуществом победила сборная команда. Однако на следующий день соревнований на стадионе «Локомотив» мужчины из команды отдела путей и станций вырвали победу у соперников в состязаниях по мини-футболу, так сказать, взяли реванш.

В соревнованиях по легкой атлетике, которые проходили здесь же, на стадионе, участвовали отдельно мужчины и женщины. И, что удивительно, мужчины сборной команды, видимо, по-хорошему разозлившись на команду соперников, выигравших футбольный матч, стали в этот раз первыми. Среди женщин первыми пришли легкоатлеты из команды отдела путей и станций.

— Все ребята оказались настолько хорошо подготовленными физи-

кубок победы. Кроме того, участников порадовали памятные грамотами, которые, по мнению организаторов, будут не только напоминать о состоявшихся соревнованиях, но и настроят на новые спортивные подвиги.

— Несмотря на так называемый кризис, мы на этом останавливаться не собираемся, — говорит спортивный лидер профкома Дальжелдорпроекта Дмитрий Кривоногов, — уже осенью мы планируем «Семейные старты». У многих наших молодых специалистов подрастают ребята, новое поколение железнодорожников, которое обязательно должно вырасти здоровым и полным сил для активной жизненной деятельности. Хочется сказать огромное спасибо за поддержку нашего профкома, руководству предприятия, а также директору стадиона «Локомотив» Саркису Абдулгану, который всегда предоставляет облагороженную территорию для наших спортивных праздников.

**Юлия ВОЛКОВА**

Фото из архива профкома Дальжелдорпроекта





Регистрационный номер в реестре туроператоров: 002415

**Отель «Фiesta Резот энд СПА» 5\***

Отель Fiesta & SPA 5\* расположен в центре Сайпана, он владеет 425 большими номерами на белой песчаной отмели пляжа Майкро.

Одинаковые восьмизэтажные здания отеля Fiesta & SPA расположены на более чем 30 тысячах квадратных метрах, из них можно увидеть лагуны и великолепный закат.

В номере отеля Fiesta & SPA 5\* центральное кондиционирование с индивидуальным контролем, кабельное ТВ с CNN, AM/FM радио, будильник, мини-бар, холодильник, телефон, сейф, письменный стол.

Отель Fiesta & SPA 5\* предлагает залы для переговоров и конференций. Azucena I & II расположен на первом этаже отеля, в нем можно устроить небольшие заседания, его банкетный холл разделяется на маленькие комнаты.

Poolside — хорошее место для устройства неформальных вечеринок или важных событий.

**Программа тура на остров Сайпан: 2009**

**1 день:**  
Встреча в международном терминале в 15:00.

Регистрация на рейс (рейсы в этом направлении осуществляются по средам и субботам). Оплата аэропортового сбора.

Вылет в 17:00.  
Прибытие в Сеул в 19:00.  
Вылет на Сайпан в 20:10.

Прибытие в 01:30. Встреча и трансфер до гостиницы. Размещение в гостинице «Fiesta Resort & Spa» 5\*.

**2—14 дни:**  
Завтрак.  
Отдых на море за доп. плату.

**15 день:**  
Выписка из отеля. Выезд в аэропорт.

Регистрация на рейс. Вылет в Сеул в 02:40.

Прибытие в 06:30.  
Вылет в Хабаровск в 12:10.  
Прибытие в Хабаровск в 16:00.

# ПРИГЛАШАЕМ НА САЙПАН

**Стоимость тура в долларах (по курсу ЦБ):**

Сезон	1 августа — 1 декабря 2009	
	1 взрослый	Ребенок* с доп. кроватью
Стандарт с видом на горы	735	550
Стандарт с видом на море	805	550

\*Под категорию «ребенок» попадают дети в возрасте от 5 до 11 лет включительно. Дети до 11 лет включительно могут разместиться в комнате без дополнительной кровати бесплатно.

Завтраки и обеды для детей до 4 лет включительно предоставляются бесплатно.

Питание: Завтраки — 210 долларов на человека.

Завтраки + обеды или ужины — 350 долларов на человека (экономия 70 долларов).

Завтраки + обеды + ужины 490 долларов на человека (экономия 140 долларов).

**В стоимость входят:**

- проживание в гостинице по программе;
- трансфер: аэропорт—гостиница—аэропорт.

ца—аэропорт.

**Дополнительно оплачиваются:**

• авиабилеты Хабаровск—Сеул—Сайпан—Сеул—Хабаровск — 32 000 рублей.

• страховка 250 руб./чел.;  
• аэропортовый сбор в Хабаровске — 800 руб./чел. (ребенок с 2 до 12 лет — 50 процентов);  
• встреча и проводы гидом.

**Железнодорожникам скидка — 5 %.**



## ТОНГХЭ—СЕУЛ—ТОНГХЭ 8 ДНЕЙ/7 НОЧЕЙ

**ПРОГРАММА А**

1 день	20:00 Регистрация на паром во Владивостоке. Ночь на пароме.
2 день	14:00 Прибытие в Тонгхэ. Прохождение таможи. Выезд в Сеул. 18:30 Прибытие в Сеул. Размещение в гостинице.
3 день	09:00 Завтрак. Обзорная экскурсия по городу: Императорский дворец Кёнбоккун, Национальный этнографический музей Кореи, осмотр проездом резиденции президента Чхонвадэ, улица Сувениров, Сеульская башня или высотное здание (63 этажа), магазин Аметистов.
4 день	Завтрак 09:00 Экскурсия в аквариум Коекс и парк развлечений Лотте Ворд. 17:00 Возвращение в отель. Свободное время.
5 день	Завтрак. 09:00 Посещение парка аттракционов Эверлэнд с билетом на все аттракционы. 17:00 Возвращение в отель. Свободное время.
6 день	Завтрак. 11:00 Рынок Намдэжун (шопинг). 14:00 Шоу Нанта. 17:00 Возвращение в отель. Свободное время.
7 день	Завтрак. 09:00 Выписка из отеля. Выезд в морской терминал Тонгхэ.
8 день	13:00 Прибытие во Владивосток.

Стоимость тура на 1 человека в долларах (по курсу ЦБ + 2,5 % за конвертацию)

Кол-во человек	2	4	6	8	10
Стоимость на 1 человека	1065	1115	1065	1035	1015

**В стоимость включено:**

• проживание в отеле «Eastgate Tower» в Сеуле, в отеле «New Dong Hae Tourist» в Тонгхэ;

• завтрак;

• трансфер по программе: \*для туристов в количестве 1—3 человека трансфер Тонгхэ—Сеул—Тонгхэ будет выполняться на рейсовом автобусе в сопровождении русскоговорящего гида; \*для группы 4 человека и более будет предоставляться микроавтобус;

• входные билеты по программе;

• билеты на паром (эконом «А» класс).

**Дополнительно оплачиваются:**

• железнодорожные билеты Хабаровск—Владивосток—Хабаровск;  
• личные расходы;  
• медицинская страховка на 30 000 рублей, стоимость страховки около 280 рублей;

• дополнительные экскурсии по желанию;

• визовая поддержка.

**Скидки на ребенка (4—11 лет):**

• третий в номере без дополнительной кровати — 30 %;

• третий в номере с дополнительной кроватью — 10 %;

• второй в номере со взрослым — минус 20 долларов.

\*При небольшом количестве туристов, они могут быть объединены с другими группами!

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ СКИДКА — 5 %.**

**ПРОГРАММА Б**

1 день	20:00 Отплытие из Владивостока в Тонгхэ.
2 день	14:00 Прибытие в Тонгхэ. Прохождение таможи. Выезд в Сеул.
	18:30 Прибытие в Сеул. Размещение в отеле.
3 день	09:00 Завтрак.
	Обзорная экскурсия по городу: Императорский дворец Кёнбоккун, Национальный этнографический музей Кореи, резиденции президента Чхонвадэ, улица Сувениров, Сеульская башня или высотное здание (63 этажа), магазин Аметистов.
4—6 день	Завтрак. Свободное время.
7 день	Завтрак.
	09:00 Выписка из отеля. Выезд в морской терминал Тонгхэ.
	13:00 Регистрация на паром.
8 день	15:00 Отплытие во Владивосток.
	13:00 Прибытие во Владивосток.

Стоимость тура на 1 человека в долларах (по курсу ЦБ + 2,5 % за конвертацию).

Кол-во человек	2	4	6	8	10
Стоимость на 1 человека	820	870	820	790	770

**В стоимость включено:**

• проживание в отеле «Eastgate Tower» в Сеуле;

• завтрак;

• трансфер по программе: \*для туристов в количестве 1—3 человека трансфер Тонгхэ—Сеул—Тонгхэ будет выполняться на рейсовом автобусе в сопровождении русскоговорящего гида; \*для группы 4 человека и более будет предоставляться микроавтобус;

• входные билеты по программе;

• билеты на паром (эконом «А» класс).

**Дополнительно оплачиваются:**

• железнодорожные билеты Хабаровск—Владивосток—Хабаровск;

• личные расходы;

• медицинская страховка на 30 000 рублей, стоимость страховки около 280 рублей;

• дополнительные экскурсии по желанию;

• визовая поддержка.

**Скидки на ребенка**

**(4—11 лет):**

• третий в номере без дополнительной кровати — 30 %;

• третий в номере с дополнительной кроватью — 10 %;

• второй в номере со взрослым — минус 20 долларов.

\*При небольшом количестве туристов, они могут быть объединены с другими группами!

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ СКИДКА — 5 %.**

### 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 № 2439 Тираж 4790 экз.