

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



30 июня 2010 г.
№ 12 (117)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

МОЛОДЫЕ ПРОФЛИДЕРЫ ПОЛУЧИЛИ ЗНАНИЯ

В санатории-профилактории «Железнодорожник» Дальневосточной железной дороги прошла региональная школа молодого профлидера

В течение трех дней молодые работники Дальневосточной и Сахалинской железных дорог принимали участие в образовательном семинаре, постигая тонкости организаторской деятельности молодежи. Для этого с молодыми железнодорожниками проводились тренинги, мастер-классы. Участники семинара составляли программы мероприятий молодежных советов и защищали их в присутствии председателя дорпрофсожа на ДВЖД Виталия Бабия.

Региональный образовательный семинар в Хабаровске — это часть второго этапа школы молодого профлидера, которая взяла старт в прошлом году в Москве, где собирались представители профкомов железнодорожных вузов. В январе этого года в Москве обучались председатели советов молодежи профсоюзных организаций и дорог ОАО «РЖД». Теперь очередь за молодыми профактивистами дорпрофсожей. Следует отметить, что проводят занятия тренеры из Хабаровска, которые обучали участников обоих этапов ШМПЛ в Москве.

Три дня были насыщены всякого рода тренингами, мастер-классами,



групповой работой, в ходе которой разрабатывались проекты, представляющие собой планы работы молодежных советов. В основу планов

легли проблемы, которые молодые профактивисты видят в молодежной среде. А проблемы эти разные и для каждого свои. Вот, например, группа

с Сибирцевого узла видит сегодня главной задачей объединение молодежи всех предприятий узла.

Окончание на 5 стр.

В ЭТОМ НОМЕРЕ

А БЕЗ ВОДЫ И НЕ ТУДЫ, И НЕ СЮДЫ!

...Для приведения к эталонному состоянию устройств инфраструктуры в Раздольное приехали работники других районов, а вот нормальных условий для проживания нет...

Стр. 3

ДЛЯ КОГО ПРАВИЛА ПИШУТ?

В ходе проверок на предприятиях железнодорожных узлов Ружино, Спасск-Дальний, Сибирцево был выявлен ряд нарушений трудового законодательства и других межотраслевых и ведомственных нормативно-правовых актов в вопросах охраны труда.

Стр. 4

КУБОК ОТПРАВИЛСЯ В ХАБАРОВСК, НО ОБЕЩАЛ ВЕРНУТЬСЯ



Спартакиада молодых работников Дальневосточного филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) прошла в Тынде. Инициатором проведения спартакиады выступил Совет молодежи филиала.

Стр. 6

ЖЕЛАЮ ЗНАТЬ

На вопросы членов профсоюза отвечают специалисты дорпрофсожа.

Стр. 8

ППО РОСПРОФЖЕЛА ОДОБРИЛА

Первичная профсоюзная организация ОАО «Российские железные дороги» согласовала проект Положения о корпоративной системе премирования работников филиалов РЖД. В документе учтены результаты тестирования новой системы стимулирования персонала и предложения из филиалов. Работа над положением, которое устанавливает единые общекорпоративные подходы в области стимулирования всех работников компании, продолжалась с сентября 2009 года.

Система состоит из трех уровней: первый учитывает показатели безопасности движения и охраны труда в подразделении, второй — выполнение коллективами финансово-экономических показателей, а третий зависит от индивидуального вклада работника. В разработанном и согласованном варианте размер вознаграждения каждого работника поставлен в зависимость от его ответственности за коллективные результаты деятельности филиала и структурного подразделения. В первоначальном же варианте при невыполнении условий премирования (например, наличие несчастного случая на предприятии) права на премию лишались все работники

органа управления структурного подразделения, дирекции, службы железной дороги. Профсоюз настоял, что это условие не учитывает того, могут ли конкретные работники по своим функциональным обязанностям влиять на его выполнение. В доработанном проекте предусмотрено, что полностью премия не начисляется только тем работникам, по вине которых не выполнено данное условие премирования, а также их руководителям.

Кроме того, результаты тестирования показали, что невыполнение вновь установленных ключевых показателей премирования, например, «не превышение плана расходов по эксплуатации» в целом по предприятию ведет к значительному снижению размера премии у рабочих профессий. Особенно это касается работников, занятых на текущем содержании пути (монтеров пути и бригадиров по текущему содержанию пути), у которых установлен высокий размер премии по действующему положению. Поэтому по настоянию профсоюза в новом варианте проекта предусмотрено компромиссное решение между единым подходом и

необходимостью предоставления права филиалам самим определять направления по совершенствованию мотивации труда.

В зависимости от приоритетности задач производственно-хозяйственной деятельности по новому положению о премировании руководитель филиала будет иметь право изменить или добавить показатели премирования второго и третьего уровней, что позволит лучше учесть местную специфику, а также не допускать снижения размера заработной платы из-за невыполнения показателей второго уровня.

Некоторые предложения филиалов и дорпрофжелов, сделанные на основе тестирования, вошли в окончательный, согласованный вариант Положения о новой системе премирования. В новом варианте проекта также предусмотрено решение проблемы с премиями монтеров пути. Теперь в зависимости от приоритетности задач производственно-хозяйственной деятельности руководитель филиала получит право изменить или добавить показатели премирования второго и третьего уровней.

Отрадно, что в документе учтены такие предложения профсоюза как периодичность премирования

(ежемесячное за основные результаты производственно-хозяйственной деятельности вместо предлагавшегося ежеквартального), распределение КТУ (коэффициента трудового участия) будет производиться с учетом мнения профгруппорга, а невыплаченные суммы — оставаться в бригаде и перераспределяться между работниками.

Среди других изменений: выплата премий ежемесячно (а не поквартально, как предполагалось), начисление средств людям, отработавшим неполный месяц и увольняющимся по собственному желанию, возможность увеличения премии при росте объемов перевозок, распределение коэффициента трудового участия с учетом мнения профгруппорга, сохранение невыплаченных сумм в бригаде и перераспределение между работниками.

Конечно, как и всякое положение о премировании, что признают и сами разработчики, и первичная профсоюзная организация ОАО «РЖД», этот документ не идеален, и он будет совершенствоваться по мере применения, готовность к которому назначена на конец года.

Информцентр Роспрофжела

СПОРТИВНЫЙ ПРАЗДНИК МОЛОДЫХ

В парке железнодорожников в Комсомольске-на-Амуре прошел большой спортивный праздник, посвященный Дню молодежи. Это мероприятие — одно из тех, что включены в план работы молодежного совета при филиале дорпрофсожа.

В программе праздника прошла сдача комплекса ГТО, популярного в годы юности родителей и дедов нынешних молодых людей. Внимание участников привлекли стрельба из пневматической винтовки, отжимание от гимнастической скамейки



перетягивание каната и пляжный волейбол.

Соревнования вызвали большой интерес молодых работников предприятий Комсомольска-на-Амуре. Ну а победители получили заслуженные призы.

Соб. инф.



(девушки), подтягивание на перекладине (юноши), прыжок в длину с места, кросс на 1000 (юноши) и 500 (девушки) метров.

Сдавшим нормативы были вручены значки «Готов к труду и обороне».

Прошли в этот день и веселые старты. Были и ставшие традиционными состязания гиревиков,



ЖЕЛДОРРЕММАШ И ТРУДОВОЙ КОДЕКС

Президиум ЦК Роспрофжела на своем заседании рассмотрел вопрос «О работе хозяйственных руководителей и комитетов организации профсоюза ОАО «Желдорремаш» по выполнению Трудового кодекса Российской Федерации в части условий и охраны труда».

В 2009 году на заводах ОАО «Желдорремаш» допущены 26 случаев производственного травматизма, из них 1 со смертельным исходом и 3 — с тяжелым. Проводимая хозяйственными руководителями и организациями профсоюза работа позволила снизить уровень травматизма по сравнению с 2008 годом на 32,4 процента. И тем не менее положение с производственным травматизмом нельзя признать удовлетворительным.

Не выполняется Коллективный договор ОАО «Желдорремаш» в части выделения средств на мероприятия по охране труда в размере 0,7 процента от затрат на производство продукции (в 2009 году эта сумма составила 0,5 %). невыполнение допущено на Воронежском ТРЗ, Екатеринбургском ЭРЗ, Оренбургском

ЛРЗ, Улан-Удэнском ЛВРЗ, и ряде других подразделений ОАО «Желдорремаш».

Средств, выделенных в 2009 году на приобретение спецодежды, недостаточно для обеспечения работников в соответствии с нормами. Положение не выправилось и в первом квартале 2010 года. Обеспечение кожаными ботинками составило менее трети от необходимого, хлопчатобумажными костюмами — на 42,2 процента, шапками-ушанками на 24,4 процента от потребности. Отставание отмечается практически по всем позициям. Наихудшее положение с обеспечением работников спецодеждой, спецобувью и другими СИЗ сложилось на Астраханском ТРЗ, Воронежском ТРЗ, Оренбургском ЛРЗ и Улан-Удэнском ЛВРЗ.

В ОАО «Желдорремаш» не определена действующая нормативная база по охране труда, не разработано Положение о системе контроля состояния охраны труда. С марта 2010 года сектор охраны труда ОАО «Желдорремаш» не укомплектован в соответствии со штатным расписа-

нием и не назначено лицо, исполняющее обязанности начальника сектора. При этом председателем ОППО ОАО «Желдорремаш» вопросы охраны труда, обеспечения работников спецодеждой на заседаниях профкома не рассматриваются.

В принятом постановлении президиум ЦК наметил ряд мер по улучшению положения с производственным травматизмом в ОАО «Желдорремаш», в том числе — по аттестации рабочих мест, определению потребности в санитарно-бытовых помещениях и ряду других.

Принявший участие в заседании президиума главный инженер дирекции Виктор Худорожко поблагодарил технических инспекторов профсоюза за проделанную работу и указание на ошибки. Он отметил, что несмотря на отставание в работе по предупреждению травматизма в ОАО «Желдорремаш» на охрану труда в расчете на одного человека сегодня расходуется около 10 тысяч рублей против 5 тысяч годом ранее.

Информцентр Роспрофжела

МРОТ — ПО ЗАКОНУ!

— Надо работать на опережение, а не ждать что кто-то принесет зарплату на блюдечке с голубой каемочкой. За свои права надо бороться ежедневно и ежечасно. Таковы реалии, и нам надо работать в этих условиях, никто тепличных нам не создаст, — так в ходе селекторного совещания председатель Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков заявил о начале профсоюзной акции — добиваться выплаты минимального размера оплаты труда в соответствии с законом, а не по представлениям отдельных работодателей, старающихся в этот минимум впихнуть все дополнительные выплаты, в том числе стимулирующего характера.

История эта не нова, и началась с того момента, как величину МРОТ каждый работодатель, а порой и представители государства, начали толковать по-своему. И в своих интересах. Однако толкование должно быть однозначным — по закону. И его своим постановлением от 10 марта 2010 года дал Президиум Верховного суда Российской Федерации, утвердив разъяснения по вопросам судебной практики, вытекающей из трудовых правоотношений, в соответствии с которыми размеры тарифных ставок, окладов (должностных окладов), базовых окладов (базовых должностных окладов), базовых ставок заработной платы, определяющие месячную заработную плату работников, полностью отработавших за этот период норму рабочего времени и выполнивших нормы труда (трудовые обязанности) в нормальных условиях, не могут быть ниже минимального размера оплаты труда, указанного в части первой ст. 133 Трудового кодекса. Компенсационные, стимулирую-

щие, а равно социальные выплаты могут устанавливаться работникам лишь свыше названного минимального размера оплаты труда. Это — закон. И двойного толкования он не предполагает. Потому что, как говорили еще древние римляне, закон суров, но это — закон.

Однако строгость российских законов, к сожалению, зачастую компенсируется необязательностью их исполнения отдельными категориями граждан. Тех, которые считают, что законы писаны не для них. И среди работодателей таких «неписанных» немало. Вот с ними-то профсоюзам и предстоит бороться за исполнение закона. В том числе и с помощью судебной системы страны.

По мнению лидера Федерации независимых профсоюзов России, сейчас надо перейти от действий отдельных профсоюзных организаций по защите заработной платы работников к организации скоординированной профсоюзной кампании по соблюдению всеми работодателями ТК РФ в части определения МРОТ и выполнению решения Президиума Верховного суда по этому вопросу.

«МРОТ — по закону!» Добиваться выполнения этого требования — одна из главных задач профсоюзов наряду с работой по повышению минимального размера оплаты труда, который не пересматривался с 2009 года. В ходе встречи профсоюзных лидеров с председателем правительства РФ этот вопрос тоже поднимался, и Владимир Путин предложил рассмотреть проблему на заседании Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений с учетом итогов первого полугодия.

Владимир МАРЮХА

ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ

25 июня управляющий Отделением ПФР по Хабаровскому краю Ирина Звержева и уполномоченный по правам человека в Хабаровском крае Юрий Березуцкий подписали Соглашение о сотрудничестве. Документ определяет порядок и основные формы взаимодействия отделения и аппарата уполномоченного в целях соблюдения и защиты пенсионных прав жителей Хабаровского края. Ключевое положение подписанного соглашения — взаимодействие в рамках информационно-разъяснительной работы с населением в целях повышения их пенсионной и социальной грамотности.

— Очень приятно, что подписание соглашения состоялось именно в юбилейный для Пенсионного фонда год — 20-летия со дня образования. Хотелось бы отдать должное Отделению ПФР по Хабаровскому краю в том, что каждое наше обращение всегда находит понимание, и вы всегда знаете, как решить даже самые сложные вопросы. Соглашение, которое мы сегодня подписали, дает нам воз-

можность закрепить и систематизировать наши взаимоотношения и продолжить плодотворную совместную работу, — сказал Юрий Березуцкий.

Ирина Звержева отметила: «Подписание соглашения носит скорее формальный характер и является символическим стартом нашего взаимодействия, т. к. мы сотрудничаем уже довольно давно. Главное, что наша совместная работа направлена на благо жителей края, на соблюдение их законных прав».

После подписания соглашения состоялось обсуждение ближайших и перспективных планов, в числе которых проведение совместных информационных мероприятий с гражданами, работодателями. Запланированы также совместные заседания, совещания, «круглые столы» и встречи с общественностью, а также обсуждение вопросов пенсионного законодательства в средствах массовой информации.

Пресс-служба отделения ПФР по Хабаровскому краю

АВТОРИТЕТ СОЗДАЕТСЯ ДЕЛАМИ

Любовь Геннадьевна Сатушкина — председатель профкома Южно-Якутского института железнодорожного транспорта — филиала ДВГУПС в Нерюнгри. Чем занимается профком, и что считает главным в своей работе? Об этом ее попросил рассказать наш корреспондент.

— Главное внимание в работе я уделила выполнению условий коллективного договора в плане социальной поддержки сотрудников нашего учебного заведения. Людям, временно оказавшимся в затруднительной ситуации, профком оказывает материальную помощь. С одной из работниц вуза недавно случилась большая беда — сгорело жилье. Профком, естественно, не мог остаться в стороне и выделил ей на неотложные нужды 10 тысяч рублей.

Важную роль в коллективе играет его сплоченность, здоровый моральный микроклимат. Его поддержанию способствуют общештатские мероприятия, на которых чествуем ветеранов, отмечаем новгородный и профессиональные праздники, дарим людям подарки. Большую помощь мне как председателю профкома оказывают заместитель председателя библиотекарка Елена Григорьевна Кононыхина и секретарь профкома статистик института Елена Николаевна Морозова. Это актив нашей организации.

Еще одно направление нашей деятельности — организация летнего отдыха. Нам выделяются путевки в санаторий-профилакторий «Вулан», что находится в Краснодарском крае,

а также на базы отдыха «Рязановка» и «Андреевка» в Приморском крае. На нынешний сезон уже есть желающие провести благодатное время на Черном море. Думаю, что и Тихоокеанское побережье не останется без внимания сотрудников института.

Большое внимание профсоюзная организация уделяет физической культуре. Наши спортсмены — неперенные участники разного рода соревнований и спартакиад, отстаивают честь города Нерюнгри на состязаниях в Республике Саха (Якутия) и на Дальнем Востоке. Их достижения отмечены значительным количеством призов.

Такая разносторонняя деятельность профсоюзного комитета служит весомой мотивацией для членства в общественной организации. Все тридцать работников Южно-Якутского института железнодорожного транспорта состоят в профессиональном союзе. С вновь поступающими на работу я провожу беседы о том, что положительного дает человеку пребывание в нем. Люди, как правило, долго не раздумывают, берут лист бумаги и пишут заявление.

Проблема, над которой я и актив профкома сейчас работаем — ввести в практику проведение дня хозяйки — нормы, прописанной коллективным договором. Когда это сделаем, думаю, авторитет профсоюза станет еще выше.

Записал
Геннадий АСТАХОВ

А БЕЗ ВОДЫ И НЕ ТУДЫ, И НЕ СЮДЫ!

Четыре года тому назад (с 1 апреля 2006 года) Раздольненский район контактной сети перешел из состава Владивостокской дистанции электроснабжения в состав Уссурийской дистанции электроснабжения. Коллектив района — 24 человека, основной состав работает вместе уже немало лет, трудится дружно и слаженно. А работать приходится немало, ведь этот участок контактной сети принят в эксплуатацию более 40 лет тому назад, и устройства нуждаются в обновлении и модернизации.

За последние годы немало сделано в районе контактной сети для создания нормальных условий труда: ремонт здания и помещений, перепланировка, в результате которой удалось организовать техкласс. Техкласс укомплектовали столами, учебной доской, в раздевалке установили гардеробные шкафчики. Появился компьютер, электронная почта. Оборудовали душевую, установили электротитан, чтобы не было перебоев с горячей водой. Казалось

бы, работайте, люди хорошие, и мойтесь на здоровье. Ан нет.

Начались длительные перебои с водоснабжением. Продолжается это уже почти год, то есть вода, то ее нет. С июня прошлого года договорной отдел Уссурийской дистанции гражданских сооружений пытается заключить договор на водоснабжение с ЖКХ «Раздольное». Периодически вода действительно появлялась на непродолжительное время, но потом опять исчезала, уже по причине повреждения сетей. Осенью силами и средствами ЭЧ, ПЧ, НГЧ выполнили частичную замену труб, но в связи с отсутствием договора на водоснабжение вода опять пропала. А договор не заключен по причине больших разногласий между НГЧ и ЖКХ: не могут сойтись в вопросах учета потребления, границ обслуживания, в цене.

ЖКХ «Раздольное» ведет себя как монополист, диктует свои условия. Так и сидят работники станции, контактики, путейцы без воды.

Коллективы ЭЧ и ПЧ готовы объединить усилия и выйти на суботник, но нужно прорыть достаточно большую траншею через всю станцию. Для этого необходимы согласования, разрешения, новые трубы. А где гарантия, что после выполнения земляных работ вода появится: ведь опять встанет вопрос о договоре, оплате, обслуживании.

А пока людям негде помыться, не работает канализация, нет воды даже для технических нужд. Для приведения к эталонному состоянию устройств инфраструктуры в Раздольное приехали работники других районов, а вот нормальных условий для проживания нет.

Но еще страшнее подумать о вопросах пожарной безопасности: ведь здесь и автотранспорт, и ССПС находятся. Так что без воды действительно не обойтись.

Татьяна БУРЯК,
председатель профкома
Уссурийской дистанции
электроснабжения

МАТЕРИАЛЬНАЯ ПОМОЩЬ ПЕНСИОНЕРАМ УВЕЛИЧЕНА

Распоряжением № 1283 «О социальной поддержке неработающих пенсионеров, стоящих на учете в ОАО «РЖД» от 16.06.2010 увеличен размер ежемесячной материальной помощи выплачивается в соответствии с пунктом 4.6.4 Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2008–2010 годы и в целях улучшения материального положения неработающих пенси-

онеров, состоящих на учете ОАО «РЖД».

В соответствии с новым распоряжением ежемесячная материальная помощь будет оказываться неработающим пенсионерам, не имеющим права на негосударственное пенсионное обеспечение, осуществляемое через НПФ «Благосостояние», в зависимости от стажа работы на железнодорожном транспорте в следующих размерах: до 15 лет — 300 рублей;

от 15 до 20 лет — 350 рублей; от 20 до 30 лет — 400 рублей; свыше 30 лет — 450 рублей. Неработающим пенсионерам, награжденным знаком «Почетный железнодорожник» («Почетному железнодорожнику»), не имеющим права на негосударственное пенсионное обеспечение, осуществляемое через НПФ «Благосостояние», будет оказываться дополнительная материальная помощь в размере 450 рублей.

«РОСПРОФЖЕЛ — И ТЫ, И Я. ВМЕСТЕ — ДРУЖНАЯ СЕМЬЯ...»

Под таким девизом в НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында» прошло празднество в честь 105-летия Роспрофжела

Председатель профкома больницы Татьяна Малова рассказала корреспонденту «ПЖ», что собравшимся было зачитано поздравление от ЦК Роспрофжела. Выступившие на мероприятии отметили серьезный вклад общественной организации в борьбу за сохранение лечебного учреждения, его коллектива, которую вела администрация НУЗ под руководством главного врача Юрия Коршняка.

Главврач не раз использовал любую трибуну, чтобы доказать важность и необходимость для жителей Тынды, работников Дальневосточной железной дороги этого лечебного учреждения: выступал на профсоюзных конференциях, в средствах массовой информации. Профком же организовывал коллектив на митинги, где звучали слова поддержки отделенческой больницы.

Да и в жизни коллектива деятельность профсоюза прослеживается достаточно ярко. О добрых делах профкома и профгрупп рассказывалось в стенгазетах, представленных подразделениями на смотр-конкурс. К примеру, издание физиотерапевтического отделения, занявшее,

заметим, первое место, рассказало читателям об участии в конкурсах «Медицинские таланты», «Огонь — наш друг, огонь — наш враг», в праздничном шествии по случаю Дня Победы, в суботниках по художественному оформлению территории; о встрече Нового года, о занятиях группы здоровья в зале ЛФК и других мероприятиях. Редактор газеты профгрупп отделения врач Марина Бен нашла очень доходчивую форму изложения материала, насытив номер газеты фотоиллюстрациями.

Среди лучших отмечены стенгазеты терапевтического отделения стационара, женской консультации, поликлиники, детского инфекционного отделения, дневного стационара, реанимационного отделения, оргметодотдела, отделения лучевой диагностики. Редколлегия отличившихся изданий отмечены денежными премиями.

Затем, по случаю юбилея, состоялось чествование наиболее проявивших себя профактивистов. На торжественном собрании добрые слова, подкрепленные материальным вознаграждением, прозвучали в честь ветеранов движения, работающих в

учреждении с 1973 года — первых дней его основания. Были названы медсестра детской поликлиники Татьяна Намаконова, врач мануальной терапии, кандидат медицинских наук Геннадий Сычев, кладовщик Лидия Зимица, кассир Лидия Литвина, фельдшер Елена Борисова, медсестра хирургического отделения поликлиники Людмила Астафьева, лаборант Любовь Дедынская. Многие из них в разные годы были членами профкома больницы.

Отмечены и активные профгруппы: Елена Некрасова (поликлиника), Надежда Шперчук (детская поликлиника), Наталья Макеева (лаборатория), Ирина Зимницкая (второе терапевтическое отделение поликлиники), Юлия Федорова (дневной стационар), Татьяна Щуплецова (отделение медпрофилактики), Инна Бондарева (хирургическое отделение стационара), Оксана Худякова (отделение реанимации), Тамара Ламина (административно-управленческий аппарат), Татьяна Шулик (бухгалтерия), Татьяна Толстенкова (здравпункт вокзала), Наталья Маркова (подразделение на станции Верхнезейск),



Редактор стенгазеты физиотерапевтического отделения Марина Бен проводит презентацию номера

Людмила Дворянкина (амбулатория станции Лопча), Елена Одерий (фельдшерско-акушерский пункт станции Маревая).

Хорошо зарекомендовали себя члены профкома больницы старшая медсестра терапевтического отделения стационара Ирина Сергеева, главная медсестра больницы Елена

Лопаткина, инженер по охране труда больницы Марина Камышниковая, врач-гинеколог Ирина Ерина, заведующая дневным стационаром Татьяна Батрашина. Завершилось торжество праздничным концертом-поздравлением.

Геннадий АСТАХОВ
Фото автора.

И АКТИВИСТ, И ЛУЧШИЙ РАЦИОНАЛИЗАТОР ДОРОГИ



Начальник пункта технического обслуживания вагонов станции Нерюнгри эксплуатационно-

го вагонного депо Тынды Александр Чернов — член ЦК Роспрофжела. Такой чести удостоиваются немногие. Выбор на Чернова выпал из-за его высокой принципиальности, способности вникать во все мелочи и учинять спрос с ответственных лиц за устранение выявленных недостатков. На железнодорожном транспорте пустяжных упущений не бывает. Любое из них может привести к большой беде.

Примеров его активности можно привести множество. По его сигналам были убраны укладки вагонные в междупутье при сплошной замене старых рельсы, которые затрудняли проход и качественное обслуживание подвижного состава. Или такой

факт: связисты меняли кабели для подключения входных и выходных стрелок. При этом в пространстве между путями вырыли канаву. Так вот, кабель в нее уложили, а закапывать траншею не стали. И такой, с позволения сказать, «памятник» безответственности простоял дня три-четыре, пока это безобразие не увидел Чернов. Он тут же обратился к начальнику ШЧ. Исполняющий обязанности руководителя дистанции распорядился выполнить работу до конца. На кабели уложены коробка, и канавы закопаны.

Чтобы хорошо выполнять производственные и общественные обязанности, нужно иметь солидный запас знаний и опыт. Того и другого Чернову не занимать. В 1985 году, двадцати пяти лет от роду, Александр приехал на БАМ из Керчи. Остановился на станции Юктала. Там работал слесарем, осмотрщиком вагонов. Затем перебрался в Нерюнгри. В 2002 году заочно окончил Тындинский техникум железнодорожного транспорта по специальнос-

ти «Вагонное хозяйство». Затем — учеба в Дальневосточном государственном университете путей сообщения.

Являясь членом ЦК Роспрофжела, Чернов не только принимает участие в заседаниях, но и поднимает на них актуальные, животрепещущие вопросы. При обсуждении серьезных вопросов, связанных с соблюдением трудового законодательства в условиях кризиса он ратовал за сохранения кадров среднего звена. Об этом он говорил на заседаниях секции вагонного хозяйства Роспрофжела.

Решая множество важнейших вопросов, Александр Чернов прекрасно зарекомендовал себя еще и как активный рационализатор. Воистину многогранная личность! Его рационализация и изобретательство направлены на улучшение и облегчение условий труда при обслуживании и обработке пассажирских вагонов. В той или иной степени эту задачу выполняли 46 предложений, поданных Александром Анатольевичем за полдесяток лет. На пункте тех-

нического обслуживания вагонов станции Нерюнгри эксплуатационного вагонного депо Тынды сформировалась активная творчески мыслящая группа рационализаторов. Кроме Чернова в нее входят аккумуляторщик Равиль Куреев, осмотрщик вагонов Владимир Рыбальченко, слесарь Сергей Перевалов. Все они вносят значительный вклад в выполнение общей задачи.

На конкурс технического творчества по итогам 2009 года А. А. Черновым представлено предложение по проверке и устранению неисправностей тринистеров и диодов пульта проводника в пассажирском вагоне. Оно позволяет намного облегчить труд тех, кто занят эксплуатацией подвижного состава. По итогам 2009 года среди лучших рационализаторов Дальневосточной железной дороги назван человек активной жизненной позиции, принимающий большое участие в общественной жизни.

Геннадий АСТАХОВ

ОХРАНА ТРУДА

ДЛЯ КОГО ПРАВИЛА ПИШУТ?

Этот вопрос возникает не раз и не два во время проверок на предприятиях

В мае технической инспекцией труда профсоюза на Владивостокском отделении совместно с транспортной прокуратурой были проведены проверки состояния условий и охраны труда на предприятиях железнодорожных узлов Ружино, Спасск-Дальний, Сибирцево. В ходе проверок был выявлен ряд нарушений трудового законодательства и других межотраслевых и ведомственных нормативно-правовых актов в вопросах охраны труда.

В ремонтном вагонном депо Ружино (ВЧДР-3) кабинет по охране труда не отвечает санитарным нормам: течь кровли, стены поражены грибковыми образованиями. Нарушается ст. 212 ТК РФ и отраслевое положение в части обеспечения работников средствами индивидуальной защиты. Электрогазосварщик О. Г. Федорев в течение двух месяцев не обеспечен специальной одеждой (костюм сварщика).

Не выполняется постановление седьмого заседания ЦК профсоюза «О состоянии и мерах по улучшению условий труда и бытовых помещений на предприятиях...», не во всех цехах оборудованы комнаты (места) приема пищи. В механическом цехе и в цехе наплавки адрессорного бруса работники пищу принимают в антисанитарных условиях на рабочих местах, в цехе АКП место приема пищи не отгорожено от производственного помещения.

Нарушается инструкция по охране труда при ручной газовой сварке, утвержденная приказом Минтрудсоцразвития РФ от 14.05.2004. На большинстве находящихся в эксплуатации газосварочных аппаратов, редукторах кислородных баллонов неисправные манометры, либо с просроченными датами их испытаний.

На участке по ремонту дверей в нарушение ГОСТ 12.3.003-86

«ССБТ. Работы электросварочные. Требования безопасности» в эксплуатации находится электросварочное оборудование с нарушенной изоляцией сварочного провода.

В нарушение ГОСТ 12.3.010-82 «ССБТ. Тара производственная. Требования безопасности» в колесном цехе используется производственная тара без соответствующих обозначений, отсутствует журнал технического освидетельствования тары.

В цехе АКП в нарушение ГОСТ 12.2.009-99 «ССБТ. Станки металлообрабатывающие. Общие требования безопасности» в эксплуатации находится сверлильный станок с неисправным шпинделем и его возвратным механизмом.

Дистанция пути Ружино. В нарушение Инструкции по охране труда при хранении и эксплуатации газовых баллонов, утвержденной приказом Министерства труда и социального развития РФ на территории предприятия кислородные баллоны хранятся совместно с баллонами, наполненными горючими газами. Часть баллонов хранится без предохранительных колпаков.

В нарушение Правил пожарной безопасности в Российской Федерации (ППБ 01-03), а также Правил пожарной безопасности на железнодорожном транспорте (ППБО-109) в кладовых дистанции допускается совместное хранение в одном помещении емкостей со спиртом, ветоши и резиновых изделий. Кроме того, конструкция светильника в кладовой не отвечает классу пожароопасных зон (Госгортехнадзор РФ ПБ от 10.06.2003 № 14-586-03).

На фасаде здания гаража ССПС и в стене двухэтажной пристройки сквозные вертикальные трещины.

В нарушение ГОСТ 12.3.003-86 «ССБТ. Работы электросварочные.

Требования безопасности» на электросварочном оборудовании самодельный электродержатель присоединен к сварочному проводу методом скрутки и без изоляции места соединения.

В эксплуатационном локомотивном депо Ружино выявлены факты нарушения сроков проверки, пересмотра правил и инструкций по охране труда (п. 6) Положения о порядке разработки и утверждения правил и инструкций по охране труда, утвержденного постановлением Министерства труда РФ от 01.07.93 № 129. К примеру, инструкция по охране труда при работе на сверлильном станке (утверждена 26.05.2005), инструкция по охране труда при выполнении кровельных работ (утверждена 01.04.2005), инструкция по охране труда с приставными лестницами (утверждена 26.01.2005).

За четыре месяца с начала 2010 года в депо допущено значительное количество сверхурочной работы среди работников локомотивных бригад, более 120 часов отработал 51 человек.

В нарушение ст. 99 ТК РФ при привлечении работников к сверхурочной работе письменное согласие работников не берется, мнение профсоюзного комитета не запрашивается (в ходе проверки не было предъявлено письменных заявлений выше названных работников).

Спасск-Дальненская дистанция пути. На заточном станке токарного участка (инв. № 0044100) отсутствует блокировка защитного экрана.

В столярном цехе нарушены Правила безопасности при работе с инструментами и приспособлениями. На деревообрабатывающие станки отсутствует техническая и эксплуатационная документация, нет данных об их техническом освидетельствовании, испытании электрооборудования станков повышенным напря-

жением, измерения сопротивления изоляции, проверки непрерывности цепи защиты.

В кузнечном цехе эксплуатируется заточный станок, не отвечающий требованиям ГОСТ Р 525888-2006 «ССБТ. Инструмент абразивный. Требования безопасности». Горизонтальная площадь опорной части подручника ниже центра круга. Отсутствует местное освещение зоны обработки.

У труборезного станка, установленного рядом с кузнечным цехом, отсутствуют краткая выписка из инструкции по охране труда и список лиц, допущенных к работе на данном оборудовании.

В нарушение инструкции по охране труда при хранении и эксплуатации газовых баллонов, утвержденной приказом Министерства труда и социального развития РФ от 21.05.2004 № б/н, на территории производственной базы оставлен без присмотра газосварочный аппарат с кислородным баллоном, не защищенным от прямых солнечных лучей, с неисправным манометром на редукторе.

В табельной третьей укрупненной бригады отсутствует помещение для сушки спецодежды и обуви. Отсутствуют душевые в гараже ССПС.

В ремонтном локомотивном депо Сибирцево в нарушение ст. 212 ТК РФ, ГОСТ 12.2.003-91 «ССБТ. Оборудование производственное. Общие требования безопасности» находятся в эксплуатации труборез, пресс-ножницы вальцовочный станок, на которых отсутствуют таблички с указанием инвентарного номера, ответственного лица за содержанием в исправном состоянии и его безопасной эксплуатации, нет перечня лиц, имеющих право работы на них, а также краткой выписки из инструкции по охране труда.

В нарушение ПОТРМ-008-99

«Напольный безрельсовый колесный транспорт» в депо эксплуатируются три электротележки, не имеющие инвентарных номеров, не определена их принадлежность к конкретному цеху, не закреплены ответственные лица за их техническим состоянием. Выявлен факт эксплуатации электротележки мастером электромонтажного цеха К. Г. Юдиным, не имеющим права управления.

В нарушение ст. 212 ТК РФ в ходе проверки выявлены случаи приемки в кладовую депо средств индивидуальной защиты без сертификатов качества. Не были предъявлены сертификаты на спецодежду и спецобувь, поступившие в кладовую в мае 2010 года.

Ружинский участок (ТЧПУ-86) ремонтного локомотивного депо Сибирцево. В нарушение Порядка проведения аттестации рабочих мест по условиям труда, утвержденного приказом Минздравсоцразвития от 31.08.07. № 569 на участке в течение двух лет после пуска в эксплуатацию цеха покраски экипажной части локомотивов не проведена аттестация рабочих мест. Не отвечает санитарным нормам содержание помещения кладовой для хранения СИЗ, где значительная площадь стены поражена грибок.

В ходе проверки выданы пять представлений руководителям структурных подразделений об устранении выявленных нарушений законодательства об охране труда.

Кроме того, предъявлены три требования о приостановке работ на неисправном оборудовании, одно о привлечении к дисциплинарной ответственности и. о. главного инженера ТЧР-35 С. А. Трубникова за упущения в вопросах контроля состояния условий и охраны труда.

Геннадий УТКИН,
технический инспектор труда профсоюза

МОЛОДЫЕ ПРОФЛИДЕРЫ ПОЛУЧИЛИ ЗНАНИЯ



Окончание. Начало на 1-й стр.

Для тындинцев актуальным представляется создание своего, молодежного информационного сайта, и, как признаются сами, поняли это именно здесь, во время подготовки проектов. Сайт, по их мнению, будет информировать молодежь отделения о проводимой работе, интересных делах молодых, что поможет их объединить.

Хабаровчане считают главным изучить опыт других и рассказать о своих наработках. Для этого нужно провести форум, слет, побывать на организованных другими отделе-



ниями мероприятиях. Сахалинцы же решили, что в первую очередь совет должен обратить внимание на неформальное прохождение практики студентами вузов. Комсомольчане наметили ряд интересных мероприятий, объединяющих молодежь всех предприятий.

В последний день занятий каждая команда — представители отделений Дальневосточной дороги и команда сахалинцев — защищали свои проекты перед жюри, возглавляемым председателем дорпрофсожа Виталием Бабием. Виталий



Ильич с интересом познакомился со всеми представленными проектами, задал немало вопросов и дал практические советы по созданию молодежных советов, активизации их работы.

В заключение в форме пресс-конференции прошла встреча молодых профсоюзных лидеров с председателем дорпрофсожа, на ней было задано множество вопросов, касающихся различных сторон деятельности не только профсою-

за, но и железнодорожной отрасли. В их числе вопросы оздоровления, социально-экономической и правовой защиты, реформирования отрасли, коллективного договора и прочие.

Вернулись на свои рабочие места участники семинара полные идей и желания активизировать работу советов молодежи, а где-то и стать инициаторами по их созданию.

Антонина ПИВНЕВА

ВЕХИ ИСТОРИИ

ПРОФСОЮЗ ЗА НОРМИРОВАННЫЙ ТРУД

До февральской революции 1917 года тарифной политики на железнодорожном транспорте не существовало. Железнодорожники довольствовались тем, что выделяло правительство очень мало для низов и очень много для верхов. Например, стрелочник получал от 15 до 25 рублей в месяц, а инженер или администратор — от 300 до 1000 рублей, то есть соотношение между минимальными и максимальными окладами составляло 1:50.

Вскоре после февральской революции, на Первой конференции железнодорожников в апреле 1917 года ее делегаты сделали попытку определения будущей тарифной политики, сначала в области нормирования рабочего времени.

15 июля 1917 года на Первом Всероссийском учредительном съезде железнодорожников был заложен фундамент системы оплаты труда и определено соотношение должностей. Все должности были разделены на 14 категорий, и соотношение первых к последним было как один к четырем, а не 1:50, как было раньше. Для каждой категории был определен основной оклад, и к нему начислялась прибавка на дороговизну, одинаковая для всех категорий. Причем дороги делились по районам дороговизны на несколько поясов, в связи с существующими там рыночными ценами.

Но пересмотреть ставки Временное правительство не успело. Свершилась Октябрьская революция. Уже ВЦИК своими постановлениями от 24 ноября и 2 декабря 1917 года утвердил новое Положение об оплате

труда железнодорожников и нормировании рабочего дня. Эти документы фактически явились копией решения, принятого 1 Всероссийским учредительным железнодорожным съездом. Постановлением правительства от 16 августа 1918 года соотношение ставок первой категории к высшей было установлено как 1:1,85.

10 декабря 1918 года был принят первый Кодекс законов о труде РСФСР, разработанный Народным комиссариатом труда ВЦСПС. Действие кодекса распространялось на всех лиц, работающих по найму во всех секторах хозяйства (государственном, кооперативном, частном). Кодекс предоставлял широкие полномочия профсоюзам, они принимали участие в вопросах найма, увольнения, оплаты труда, рабочего времени.

Помимо работы по усовершенствованию тарифной политики на железных дорогах, Цекпрофсоюз (Центральный комитет Всероссийского профессионального союза рабочих и служащих железнодорожного транспорта, утвержденный в феврале 1919 года вместо упраздненных Викжедора и Всопрофжеля) принял самое деятельное участие в проведении на железных дорогах подготовительной работы к переходу от системы денежной заработной платы к натуральной. По инициативе профсоюза создаются союзные нормировочные комиссии. К началу 1920 года на железнодорожном транспорте действовали 329 местных нормировочных комиссий, 106 — районных,

27 — дорожных. В функции этих комиссий входило изучение интенсивности труда, установление основных принципов премирования. Была разработана система премирования в денежной и натуральной формах при производстве различных видов работ: по ремонту подвижного состава, по его эксплуатации, по экономии материалов, по путевым работам. В инструкции о нормировочных комиссиях было сказано, что «недостаточная побуждаемость денежных премий должна быть восполнена широким применением натуральных премий: зерном, другими продуктами продовольствия, вещевым довольствием».

Советское правительство выделило железнодорожников в особую группу по снабжению. Ввиду их разбросанности и удаленности от районов центра решением правительства на железнодорожном транспорте создается аппарат снабжения. Его организация и работа были исключительно делом профессионального железнодорожного союза. Продовольственные органы на дорогах во всероссийском масштабе были объединены в Центральный орган — Продпуть. Кроме огромного распределительного аппарата железнодорожные органы снабжения располагали густой сетью заготовительных контор. На железных дорогах курсировали маршрутные продовольственные поезда из отремонтированных во внеурочное время вагонов. Были созданы 800 продовольственных отрядов с количеством работающих в них 22,5 тысячи человек.

Заметным подспорьем в продовольственном бюджете железнодорожников стало общественное огородничество. Причем обеспечение огородников семенами и инвентарем взял на себя профсоюз. Общая совокупность всех хозяйственных мероприятий железнодорожных продорганов только за один 1919 год составила в денежном выражении несколько десятков миллионов рублей. Заготовительно-распределительный аппарат в лице его продовольственных органов обеспечивал четырехмиллионное железнодорожное население страны продуктами питания и промышленными товарами.

На Дальнем Востоке исполком Владивостокского Совета совместно с Центральным бюро профсоюзов, выполняя волю рабочего класса, создали в течение 1917 года в каждом профессиональном союзе нормировочно-тарифные комиссии, которым поручалось рассматривать на местах спорные вопросы между рабочими и предпринимателями.

Летом 1917 года в результате продолжения войны и хозяйственной разрухи заработная плата падала с каждым днем, рабочие были обречены на полуголодное существование. По данным фабричной инспекции, в 1917 году реальная заработная плата упала по стране у металлургов на 33 процента, у деревообделочников — на 44. В условиях Дальнего Востока прожиточный минимум рабочих был в 1,5—2 раза выше других губерний России. Вот почему борьба за повышение заработной платы стояла

в центре внимания фабзавкомов и профсоюзов. Профсоюз железнодорожников решительно отстаивал важнейшие интересы рабочих — достойную заработную плату, нормальный прожиточный минимум, 8-часовой рабочий день, увеличение количества выходных и праздничных дней в году, отпусков отдельным категориям рабочих, облегчение женского и особенно детского труда, отмену обязательных сверхурочных работ, вычетов из зарплаты.

Как главный инструмент борьбы профсоюз использовал коллективный договор, локальные переговоры с администрацией, а в необходимых случаях — бойкоты и стачки. В июле 1919 года, отстаивая свои права, союз металлургов временных железнодорожных мастерских города Владивостока, входивший в профсоюз железнодорожников, предъявил администрации требование о повышении содержания рабочих, отмене сверхурочных работ и доплате праздничных 6 часов работы как за 8-часовой рабочий день. На несогласие администрации удовлетворить эти требования профсоюз ответил стачкой, в которой участвовали 95 % мастерских, или более 1600 человек.

В 1920 году, действуя через Дальневосточный совет профсоюзов, дорпрофсоюз вступил в конфликт с правительством ДВР, добиваясь изменения тарифной политики и повышения прожиточного минимума для железнодорожников.

Нина САЛЬНИКОВА

КОМАНДА-2030

44 молодых работника Дальневосточной железной дороги прошли первый отборочный тур для участия в ежегодном Слете молодежи ОАО «РЖД». Для прохождения предварительного отбора участникам было необходимо представить руководству компании эссе на тему «Моя позиция: проблемы компании и пути их решения». Со всех 17 дорог во второй тур прошли 390 человек, из них — 44 работника Дальневосточной магистрали и дирекций, находящихся в ее границах.

Все они являются участниками формирующегося Корпоративного клуба «Команда 2030», призванного консолидировать молодых работников компании и предоставить им новые возможности для саморазвития. Фундаментом клуба является уникальная информационно-коммуникационная интернет-система — портал, включающий четыре модуля: «социальная сеть», «совместная работа», «обучение и развитие», «информационная служба».

Самыми активными участниками стали работники структурных подразделений Хабаровского и Владивостокского отделений, Дирекция по управлению движением, Дирекция по ремонту тягового подвижного состава. Как отмечает председатель совета молодежи Дальневосточной железной дороги Юлия Луговая, активность молодых работников заметно возросла после проведения в феврале этого года на Дальневосточной железной дороге форума молодежи. Сегодня все больше молодых сотрудников стремятся принять участие в проводимых ОАО «РЖД» конкурсах, мерах приятиях и проектах.

Теперь молодых работников ожидает второй тур отбора — онлайн-тестирование. Участники, успешно прошедшие его, будут приглашены на ежегодный Слет молодежи ОАО «РЖД», который пройдет осенью 2010 года в Москве.

По итогам работы в 2010 году лучшие участники Корпоративного клуба «Команда 2030», обладающие высоким управленческим потенциалом, смогут войти в перспективный молодежный резерв ОАО «РЖД», а также получат возможность пройти обучение в Корпоративном университете.

ХАБАРОВСК— АДЛЕР, ОБЪЕКТЫ ОЛИМПИАДЫ...

ОАО «Российские железные дороги» в 2010 году разворачивает полномасштабную всероссийскую студенческую стройку на объектах Олимпиады. На строительстве олимпийских объектов, возводимых компанией, будет задействовано более 1000 студентов со всей страны.

Отряд из 20 студентов ДВГУПСа отправился к месту работы двумя группами. Первая группа из 5 человек вылетела 25 июня, вторая из 15 человек — 29 июня по маршруту Хабаровск—Адлер. Как отметил проректор по учебной работе ДВГУПСа Андрей Ганус, участие студентов университета в крупных строительных кампаниях впервые приобретает столь массовый характер.

Будущие специалисты отрасли смогут не только приобрести бесценный трудовой опыт, познакомиться с применяемыми передовыми технологиями и инновационными решениями, но и завести новые знакомства. Работать студенты будут до конца лета на строительстве совместной автомобильной и железнодорожной ветки от станции Адлер до горноклиматического курорта «Альпика-Сервис». Для этого созданы все необходимые условия: отдельные блоки для проживания студентов в вахтовых поселках, трехразовое питание, спецодежда, обувь, средства индивидуальной защиты, а также медицинское обслуживание.

Служба по связям с общественностью
Дальневосточной железной дороги

НА КОМСОМОЛЬСКОМ ОТДЕЛЕНИИ ПОЯВИЛСЯ МОЛОДЕЖНЫЙ СОВЕТ

Молодежный совет Комсомольского отделения создан под эгидой филиала дорпрофсожа. Еще в апреле на заседании президиума филиала было принято положение о молодежном совете, избран лидер. Им стал Денис Неведомский. Следующим этапом стало проведение молодежного форума. На нем был избран непосредственно молодежный совет, в который вошли 11 представителей первичных профорганизаций отделения из числа профактива.

Инициатива создания совета исходила не от профсоюза, а непосредственно от молодежи, в частности, от Дениса.

— Совет молодых специалистов на нашем отделении существует больше на бумаге, а не на деле, и объединить молодежь некому. Вот и появилась у меня идея создать совет молодежи. И я обратился в филиал дорпрофсожа с таким предложением. Сам и предложил стать председателем. А затем мы с профсоюзом подготовили и провели форум молодых.

Заняться, по словам председателя, совету есть чем. Например, в Комсомольске-на-Амуре проводится немало спортивных мероприятий, да и на отделении тоже. Молодежный совет мог бы взять на себя организацию команд, участие работников в мероприятиях. Немало вопросов по социальной защищенности, которые мог бы помогать решать совет. Да и объединять молодежь предприятий в один коллектив, где бы было интересно, тоже можно. Для этого есть немало форм работы.

На форуме, где присутствовали представители и профсоюза, и руководства дороги, были обсуждены план работы, намечены ближайшие мероприятия.

Антонина ПИВНЕВА

КУБОК ОТПРАВИЛСЯ В ХАБАРОВСК, НО ОБЕЩАЛ ВЕРНУТЬСЯ

Спартакиада молодых работников Дальневосточного филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) прошла в Тынде. Инициатором проведения спартакиады выступил Совет молодежи филиала. Его поддержали руководство и профсоюзная организация Дальневосточного филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» в лице начальника филиала В. И. Медведева и председателя первичной профсоюзной организации Н. А. Быкова.

Молодежная спартакиада проводилась в рамках реализации целевой программы «Молодежь ОАО «РЖД» 2006—2010 гг.» и постановления XI пленума ЦК Роспрофжела «О задачах комитетов профсоюзов по пропаганде и культивированию здорового образа жизни». Сегодня характер и условия труда работников железнодорожного транспорта — работа на открытом воздухе, воздействие опасных и вредных производственных факторов, повышенная психоэмоциональная нагрузка — определяют необходимость принятия эффективных мер по укреплению здоровья работающих. Поэтому



основной целью спартакиады стало максимальное привлечение молодых работников предприятий пассажирского комплекса к занятиям физической культурой и спортом, популяризация здорового образа жизни.

Более 60 человек приняло участие в спартакиаде — представители пассажирских вагонных депо Владивосток, Хабаровск, Тында, вагонного участка Комсомольск-на-Амуре, Дальневосточного железнодорожного агентства и аппарата

управления Дальневосточного филиала ОАО «ФПК». В приветственном слове участникам спартакиады председатель профсоюзной организации Дальневосточного филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» Н. А. Быков отметил, что сегодня спортивно-массовая работа — одно из наиболее доступных средств повышения сплоченности трудовых коллективов. Спорт обеспечивает раскрытие потенциальных возможностей человека, способствует достижению высоких результатов во всех направлениях деятельности.

Соревнования проводились по трем видам спорта — волейболу, мини-футболу, настольному теннису. Победителями Молодежной спартакиады в командном зачете стали представители пассажирского вагонного депо Хабаровск, им был вручен переходящий кубок спартакиады. Остальным призерам и участникам вручены дипломы и памятные кубки. Подобные соревнования планируется проводить ежегодно.

Наталья Кунделеева,
председатель профкома
пассажирского вагонного депо
Владивосток



СПОРТИВНЫЙ МАЙ В НОВОМ УРГАЛЕ

В Доме культуры железнодорожников поселка Новый Ургал прошло третье открытое первенство Верхнебуреинского района по синкекусинкай карате-до. Открытие прошло в торжественной обстановке на сцене зрительного зала. Под звуки гимна синкекусинкай и аплодисменты зрителей на татами вышло около ста пятидесяти спортсменов в белых кимоно из Нового Ургала, Чегдомына, Февральска, Находки, Хабаровска.

На протяжении двух дней боев в зале не переставал витать таинственный восточный дух, зрители с напряжением наблюдали, как на татами выходили бойцы и старательно пытались вырвать друг у друга победу. Тут были и слезы огорчения, и радость победы, но обошлось и без ссадин и травм, но это делало победу еще ценней. Особенно интересно было наблюдать за боями мужчин. Поединки были очень напряженные, все бойцы достойно сражались, побеждал тот, кто сильнее духом, чьи нервы оказались крепче, а тактика более грамотной.

Наряду с турниром по карате, в мае в спортивном зале Дома культуры железнодорожников, прошло открытое первенство

Верхнебуреинского района по мини-футболу «Кубок Ургала», в котором приняли участие команды поселков Новый Ургал, Постышево, Чегдомын. Соревнования прошли динамично и ярко. Спортсмены показали хорошую физическую подготовку и проявили себя с лучшей стороны. Турнир прошел благодаря материальной поддержке главы администрации Новоургалского городского поселения Анатолия Панова.

Не в первый раз прошли и соревнования по мини-футболу, организо-

ванные по инициативе профсоюзных лидеров эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал Николая Собко и участка ремонтного локомотивного депо Тында-Северная Аллы Трубеко. Отрадно, что профсоюз поддерживает своих работников и проводит для них не только культурные, но и спортивные мероприятия, тем самым способствуя укреплению их здоровья и сплочению коллектива. Побольше бы таких лидеров!

Светлана ГОРЧАКОВА



ЦЕКПРОФСОЖ

21 февраля 1919 года в Москве в Колонном зале Дома Союзов открылся Первый Всероссийский съезд союза железнодорожников, на который были избраны 384 делегата с правом решающего голоса и 120 — с правом совещательного. Они представляли профсоюзные организации 25 железных дорог. На этом съезде окончательно был сконструирован единый Всероссийский производственный союз с секционным строительством и единым Центральным комитетом. Было утверждено наименование союза — «Всероссийский профессиональный союз рабочих и служащих железнодорожного транспорта».

Главным на съезде был вопрос о производственном союзе и о формах секционного строительства. Сама идея секционного строительства вызвала разногласия среди делегатов. После долгих прений был разработан принцип секционного строительства и выработан Устав союза. Согласно ему, секции участвуют в разработке тарифа, содействуют проведению в жизнь мероприятий ЦК союза и выясняют условия труда среди той или иной категории железнодорожников. Секциям был придан техническо-вспомогательный характер, они были приравнены к отделам Центрального комитета.

Съезд признал необходимым образование 8 секций. Среди них: секция по организации производства, нормировочная секция, секция по охране труда, статистическая секция. Секции были наделены правом на проведение своих пленумов.

Съезд определил, что органами союза являются: участковые (местные правления, обслуживающие членов

союза в пределах участка), районные правления, охватывающие определенную территорию железных дорог в узловом масштабе, и Центральный комитет, направляющий деятельность всего союза. Отказавшись от непосредственного руководства железнодорожным транспортом, съезд дал отпор попыткам огосударствления профсоюзов. В своем решении съезд записал, что производственный союз железнодорожников берет на себя обязанность активно бороться за установление трудовой дисциплины, проведение нормирования труда и подъем его производительности.

Съезд избрал Центральный комитет союза (Цекпрофсоюз) в количестве 30 человек. На первом своем заседании, состоявшемся 3 марта 1919 года, Центральный комитет избрал Исполнительное бюро из 7 человек. Председателем бюро Цекпрофсоюза был избран И. А. Пятницкий, а его заместителями — А. М. Амосов и Г. С. Федотов. Уставом предусматривался регламент работы, согласно которому заседания Цекпрофсоюза проводились ежемесячно, первого числа месяца. При Цекпрофсоже были созданы 6 секций: Всесатерда, Телеграфа, Парбрига, Конторосоюза, Всекондмаджеля, Мастерских и рабочих — каждая во главе со своим Центральным бюро. Однако скоро Цекпрофсоюз принял Положение о секции, в котором централистские идеи возобладали над федералистскими: права секций были значительно урезаны. Кроме того, Цекпрофсоюз фактически лишил секционных лидеров возможности заниматься вопросами своей профессии, «обязав их рабо-

тою» в общесоюзных органах, отправляя в длительные объезды окраинных дорог, мобилизуя на фронт, в органы НКПС и т. п. Наиболее твердых «секционистов» арестовывали (например, в апреле—июне 1920 года, пока проходила процедура «самороспуска» секции Телеграфа, ее лидер Розанов сидел в Бутырках. Таким образом, планомерная работа в секциях была нарушена, секционные заседания, собрания и конференции срывались из-за отсутствия кворума, авторитет секций в среде своих профессий стал падать. К июлю 1920 года прекратили свое существование минимум две секции: Мастерских и рабочих, а также Телеграфа. Остальные фактически почти прекратили функционировать.

В организационном плане заслуга Цекпрофсоюза состоит в том, что он установил обязательные ежемесячные отчеты о своей деятельности перед членами профсоюза. Центральный комитет признал необходимым сохранить существовавшие при Всепрофжеле отделы: организационно-инструкторский, тарифно-нормировочный, социального обеспечения и охраны труда, редакционно-издательский, культурно-просветительный, статистический и рабочий секретариат.

Одновременно с образованием единого производственного союза — Цекпрофсоюза, на железнодорожном транспорте создается политическая организация в лице Главполитпути и его политотделов на дорогах. Его создание происходит в марте 1919 года. Все действующие до этого железнодорожные, городские и

районные партийные организации по постановлению VIII съезда партии упраздняются. Между Главполитпутем и Центральным комитетом профсоюза железнодорожников были установлены тесные связи.

Впоследствии на дороги поступает инструкция НКПС, в которой, в частности, указывалось:

«1. Комиссар, являясь представителем рабоче-крестьянской власти, поставленный в целях усиления борьбы с транспортной разрухой, должен быть составной частью производственного союза.»

2. Союз объединяет, направляет и контролирует всю работу комиссаров, как с политической, так и с практической стороны.

3. Союзу подконтрольны все комиссары...»

Далее своей телеграммой за № 1371 Цекпрофсоюз обязывает местные органы союза «всех прибывающих на дорогу комиссаров и политработников автоматически (!) включать в члены союза и прикреплять их к ближайшим учкпрофсоюзам, подчиняя их на общих основаниях союзной дисциплине».

Дальнейшая тенденция развития союза заключалась во все более тесном сотрудничестве с управляющими транспортом органами рабочего государства, сращивании организационных аппаратов союза и НКПС. Конечным пунктом этого процесса становится огосударствление профессионального союза, т. е. переход всего управления транспортом в его руки.

На дорогах происходит слияние дорожных комитетов с дорполитами. На многих дорогах председатели дорожных комитетов становятся одновременно и заведующими дорполитами. И, наконец, происходит слияние учкпрофсожей с учполитами.

Тем временем организации про-

фессиональных союзов на местах ускоренными темпами продолжали вливать в производственный союз, ссылаясь теперь уже и на резолюцию съезда о профессиональной секции. Этот процесс (по мере захвата красными новых территорий) продлился по крайней мере до апреля 1921 года, когда было преодолено сопротивление последней из известных структур профессиональных союзов — Паровозосоюза на Китайской-Восточной железной дороге (КВЖД).

Цекпрофсоюз продолжил линию Вижедора на сотрудничество с администрацией и властями в ущерб работникам, проводя локауты в забастовавших подразделениях и санкционируя аресты активно протестующих против политики советской власти.

2-й Всероссийский съезд рабочих и служащих железнодорожного союза (17–23.07.1920 года, Москва; 429 делегатов) одобрил ликвидацию секций, причем в резолюции о деятельности Цекпрофсоюза за отчетный период специально говорилось о его «усиленной работе» в этом направлении. Одновременно в производственный союз был включен Союз инженеров и техников, работающих по путям сообщения, в виде секции инженеров и техников.

Пленум ВЦСПС 03.09.1920 года принял «историческое решение» «слить» союзы железнодорожников и водников. Цекпрофсоюз полностью поддержал это решение и высказался «за полное слияние». В результате был образован Объединенный всероссийский производственный союз работников железнодорожного и водного транспорта (Союз транспортных рабочих) во главе с Временным ЦК в составе 21 члена.

Подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

КООПЕРИРОВАНИЕ ПАРОВОЗНЫХ БРИГАД

Окончание. Начало в № 10-11

Необходимо запретить начальникам депо без подготовки увлекаться кооперированием и не торопиться снимать комплексную бригаду, но в то же время уверенно увеличивать ряды кооперированных групп. Самое главное — нужно создать единую по дороге для всех депо инструкцию по кооперированному методу ремонта паровозов. Следует поставить на диспетчерский учет (ежедневный) выпуск кооперированных паровозов».

Четырнадцатого марта состоялось заседание президиума дорпрофсоюза по вопросу выполнения приказа № 18/ц и решения дорпрофсоюза ДВЖД от 8 января 1942 года о внедрении в паровозных депо метода кооперированного ремонта паровозов. Был заслушан доклад начальника паровозной службы тов. Быкова. Дорпрофсоюз отметил, что выполнение приказа по паровозной службе идет совершенно неудовлетворительно. Условий для развития и внедрения не создано, инженерно-технические работники и командиры по ряду депо к активной помощи не привлечены. Внедрением этого метода, как сам тов. Быков, так и аппарат его службы, по существу не занимался. Решения дорпрофсоюза от 8 января 1942 года по внедрению кооперированного метода ремонта паровозов тов. Быковым полностью не выполнены.

Исходя из этого, дорпрофсоюз

вынес постановление № 69: предупредить начальника паровозной службы тов. Быкова, что если он в течение месячного срока не обеспечит условий развития и внедрения лунинских методов работы в соответствии с приказом НКПС № 18/ц от 7 января 1942 года и не выправит положение с внедрением кооперированных методов ремонта паровозов, то дорпрофсоюз поставит вопрос о снятии его с поста начальника службы.

Дорпрофсоюз считает необходимым провести следующие мероприятия — осудить практику приказной организации кооперированного метода ремонта паровозов. Предложено руководителям депо и местным профсоюзным ячейкам организацию кооперированных групп паровозных бригад производить только на основе добровольного согласия самих паровозных бригад, но с обязательным утверждением начальника депо, как состава кооперированных групп паровозников, так и хозяйственных условий. Для обеспечения этого развернуть широкую массово-разъяснительную работу. При организации кооперированных групп учитывать слесарный стаж и квалификацию паровозных бригад, чтобы организующие группы по квалификации вполне могли обеспечить выполнение комплекса слесарных работ.

Начальнику паровозной службы тов. Быкову было предложено

немедленно упорядочить обучение паровозных бригад слесарному делу, с практическими занятиями и учетом посещаемости и усвоения. Начальникам депо было указано на недопустимость медленного прохождения испытаний по присвоению слесарных разрядов уже обученным паровозникам. Обязали тов. Быкова привлечь к внедрению лунинских методов инженерно-технических работников и командиров депо, поощрять всех инженерно-технических работников и командиров, горячо поддерживающих внедрение лунинских методов и строго взыскивать с лиц, формально относящихся к этому вопросу.

Товарищу Быкову надлежало на основе имеющегося опыта не позднее первого апреля 1942 года издать типовую инструкцию по ремонту паровозов кооперированным методом. Обязали начальника паровозной службы товарища Быкова организовать к 20 марта 1942 года порядок учета технико-экономических результатов ремонта паровозов, чтобы было возможно доводить эти результаты до коллектива депо не позже, как через одни сутки после выхода паровоза из ремонта. Начальникам депо и МК было предложено широко организовать среди коллектива депо показ работы кооперированных групп паровозников и технико-экономических результатов ремон-

та паровозов кооперированным методом.

Начальника паровозной службы тов. Быкова обязали произвести выплату причитающихся премий кооперированным паровозным бригадам в соответствии с временным положением и немедленно организовать в депо точный учет труда участников кооперированных групп паровозников. Постановление дорожного комитета было подписано заместителем председателя дорожного комитета профсоюза ДВЖД Бурлаковым.

Четырнадцатого января 1943 года в газете «Пограничный транспортник» была опубликована статья С. Павлова «Восстановить оправдавший себя метод кооперирования». В ней говорилось: «Более года прошло с того времени, когда машинисты паровозного депо Хабаровск-2 Серенков, Вожейко и Чугуев проявили замечательную инициативу в организации ремонта паровозов кооперированным способом силами паровозных бригад. Этот метод был горячо подхвачен машинистами на всех дорогах Союза. В отдельных паровозных депо ДВЖД промысловый ремонт паровозов всего рабочего парка производился только силами паровозных бригад. Благодаря этому сэкономили десятки тысяч рублей».

Так было в начале 1942 года. А как поставлено это дело сейчас?

Инициаторы этого передового метода Серенков и Вожейко на этот вопрос отвечают, что ремонт паровозов методом кооперирования у них в депо сейчас не производится. Забыт этот передовой метод не только по вине самих инициаторов, но и по прямой недооценке его хозяйственниками, партийными и профсоюзными руководителями Хабаровского паровозного депо. Как ни странно, но даже специально выделенный инструмент для паровозных бригад, производивших ремонт кооперированным методом, в настоящее время исчез неизвестно куда. Партийное бюро и его секретарь тов. Антонов совершенно упустили из поля зрения вопрос ремонта паровозов методом кооперирования. Это привело к тому, что ценное начинание в депо Хабаровск-2 забыто.

В условиях войны лунинское движение, и тем более метод кооперирования при ремонте паровозов, имеют огромное оборонное значение. Политотделу Хабаровского отделения и парткому узла следует серьезно помочь парторганизации депо в развертывании лунинского движения».

По материалам фондов
Государственного архива
Хабаровского края
и Музея истории ДВЖД
подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

И ВНОВЬ ПРЕМЬЕРА



Народный театр Дома культуры железнодорожников поселка Новый Ургал представил зрителям очередную премьеру — спектакль по пьесе английского драматурга Р. Куни «Слишком женатый таксист». Это двадцать первый спектакль народного театра.

Постановку комедии «Слишком женатый таксист» осуществила режиссер театра Людмила Акулова. Роли в спектакле сыграли Сергей Вишневицкий, Галина Свиридович, Виталий Кетов, Екатерина Ганн, Татьяна Павленко, Владимир Радченко, Оксана Вишневицкая, Сергей Головченко. Над спектаклем работали: звукорежиссер Василий Горчаков, костюмер Галина Колесникова, художник Елена Флера,

светорежиссер Павел Сизых.

Заслуженной наградой всему коллективу театра и его режиссеру стали восторженные аплодисменты зрителей по окончании спектакля. Осенью народный театр покажет свою новую премьеру в Чегдомыне и других поселках Верхнебуреинского района.

Особо хочется отметить, что артисты народного театра работают на железной дороге, а после рабочего дня спешат на репетиции, отдыхая во время перерывов прямо в театральной студии.

К слову сказать, 10 февраля 2011 года театральная студия Дома культуры железнодорожников отметит свой двадцатилетний юбилей.

Светлана ГОРЧАКОВА

ЧТОБЫ ОТДЫХ БЫЛ ОТЛИЧНЫМ

Казалось бы, еще недавно детвора бегала в школу на уроки, а уже и июнь подходит к концу. Значит, треть каникул позади. Такое оно скоротечное — лето.

Потому-то к открытию загородных оздоровительных лагерей взрослые готовятся заранее и тщательно: чтобы успело отдохнуть здесь как можно больше детворы и ничто не омрачало этот отдых.

Не остались в стороне от подготовки к летнему оздоровлению и профсоюзные работники. Специалисты филиала дорпрофсожа на Владивостокском отделении дороги, например, совместно с председателями профкомов два дня занимались последними приготовлениями перед открытием загородного оздоровительного лагеря в Наречном. Они мыли корпуса, убирали территорию, занимались другими работами. А сопровождение детей в лагеря профсоюзные работники этого филиала берут на себя уже не один год. На отделении два детских оздоровительных учреждения, и обоим уделяют внимание профсоюзные работники.

Антонина ПИВНЕВА

Фото из архива филиала дорпрофсожа



ЖЕЛАЮ ЗНАТЬ

Если не позволяет здоровье

— **Моя работа связана с ночными сменами, но с некоторых пор я не могу работать в ночь, так как заболела, и мне требуется работа не связанная с ночными сменами. Стаж работы на дороге 26,5 года. Могу ли я рассчитывать на смену работы, или меня могут уволить по состоянию здоровья?**

— В соответствии со ст. 73 ТК РФ работника, нуждающегося в переводе на другую работу в соответствии с медицинским заключением, работодатель обязан перевести на другую имеющуюся у него работу, не противопоказанную работнику по состоянию здоровья. Если в соответствии с медицинским заключением требуется временный перевод (до 4 месяцев), то в случае отсутствия подходящей работы работник отстраняется от нее на весь период, указанный в медицинском заключении, с сохранением места работы, но без сохранения оплаты. Если требуется постоянный перевод и у работодателя отсутствует соответствующая работа, то работник может быть уволен по п. 8 ст. 77 ТК РФ.

Когда совпадают отпуска

— **Работник находится в очередном отпуске, в это время принес справку-вызов на сессию, должны ли мы ему предоставить учебный отпуск и продлить очередной?**

— На основании справки-вызова и заявления работника ежегодный отпуск должен быть прерван и предоставлен учебный отпуск. Продлевать или переносить оставшуюся часть ежегодного отпуска работник решает по согласованию с работодателем.

Льготы почетным донорам

— **Подскажите, пожалуйста, имеет ли право почетный донор России на очередной отпуск в любое удобное для него время года.**

— В соответствии со ст. 11 закона РФ № 5142-1 от 09.06.1993 года «О донорстве крови и ее компонентов» (в ред. федерального закона от 22.08.2004 № 122-ФЗ) граждане, сдавшие бесплатно кровь сорок и более раз или плазму шестьдесят и более раз, имеют, в частности, право на предоставление ежегодного оплачиваемого отпуска в удобное для них время года.

Правопреемник имеет право...

— **Может ли правопреемник получить уплаченные участником-вкладчиком денежные средства в НПФ «Благосостояние» в случае смерти последнего?**

— Выплата правопреемнику денежных средств, уплаченных участником-вкладчиком, производится только в случаях сберегательного и сберегательно-страхового варианта пенсионной схемы, выбранной участником-вкладчиком. В остальных случаях выплата правопреемнику денежных средств не предусмотрена. Выбранную участником-вкладчиком схему можно узнать в отделе кадров предприятия или в филиале НПФ «Благосостояние».

О размере ежемесячного пособия

— **Моя дочь находится в декретном отпуске по уходу за ребенком по достижению им трех лет. Ежемесячное пособие по достижению ребенком полутора лет и по настоящее время получает в**

размере 2300 рублей. С 1 января 2009 года минимальный размер оплаты труда по Российской Федерации составляет 4330 рублей. Согласно Коллективного договора ОАО «РЖД» оплата по уходу за ребенком на железной дороге должна быть не меньше, чем по РФ.

— В соответствии с дополнительным соглашением к коллективному договору ОАО «РЖД» на 2008—2010 годы от 01.03.2010 года работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребенком до достижения им возраста 3 лет, выплачивается ежемесячное пособие, предусмотренное п. 4.4.26 Коллективного договора в размере одного минимального размера оплаты труда в Российской Федерации по состоянию на 31 декабря 2008 года (2300 рублей) (с 1 января по 31 декабря 2009 года и с 1 марта по 31 декабря 2010 года).

За январь-февраль 2010 года должно быть выплачено пособие в размере одного минимального размера оплаты труда в Российской Федерации (4330 рублей в месяц).

Проезд для северян

— **Распоряжением от 09.03.2010 года № 452р утверждены Правила выдачи транспортных требований ОАО «РЖД» для проезда на железнодорожном транспорте общего пользования, в которых не указана форма бг (или «северная» льгота). Каким образом железнодорожники могут воспользоваться этой льготой, если к месту проведения отпуска желают добираться на поезде? Купить билеты за свой счет, а после отпуска отчитаться по авансовому отчету и получить деньги, или можно авансом выдать? И какие конкретно документы и подтверждения в таком случае отражаются в авансовом отчете?**

— Новыми правилами, утвержденными распоряжением ОАО «РЖД»

№ 452р от 09.03.2010 года не предусматривается выдача второго билета работникам, работающим в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к районам Крайнего Севера (ранее ф. бг). Как и всем железнодорожникам, северянам предоставлено право бесплатного проезда по личным надобностям по разовому транспортному требованию ф. 6 один раз в год. Льгота для северян заключается в праве замены один раз в два года железнодорожного билета на компенсацию пролета. Компенсация железнодорожного билета не предусмотрена. Если вы купите железнодорожные билеты за свой счет, вам их не оплатят.

— **Могу ли я в один и тот же год использовать право проезда на поезде (п. 3.4.1 КД) и использовать «северную» льготу на самолет?**

— Нет, не можете. Льгота для северян заключается в праве замены один раз в два года железнодорожного билета на компенсацию пролета.

О материальной помощи

— **В марте месяце я прошла оперативное лечение за свой счет (потратила 40 тыс. рублей). Могу ли я рассчитывать на материальную помощь? Если да, то как и кому необходимо подать заявление и какие документы приложить?**

— На материальную помощь вы рассчитывать не можете.

Родительская плата и возмещение расходов

— **Есть ли нормативные документы по оплате учебы в НОУ «Школе-интер-**

нате № 30 ОАО «РЖД» Комсомольска-на-Амуре детей работников ОАО «РЖД». Дело в том, что школа на ст. Тумнин сгорела, принято решение об обучении детей на ст. Комсомольск. Там берется ежемесячная родительская плата. Можно ли компенсировать эту плату или ее часть?

— Распоряжением ОАО «РЖД» от 6 сентября 2004 года № 3234р утверждено Положение о плате за содержание воспитанников в негосударственных дошкольных образовательных учреждениях и общеобразовательных школах-интернатах открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Ежемесячная плата, взимаемая с родителей, составляет, как правило, 20 процентов от ежемесячных затрат на содержание ребенка. Если воспитанник имеет одного родителя или в семье трое и более несовершеннолетних детей и в других случаях оплата может составить от 0 до 10 процентов. Компенсация части родительской платы предусмотрена только за содержание детей в детских дошкольных учреждениях (через муниципальные образования за счет средств федерального бюджета). Компенсация части родительской платы за содержание ребенка в школе-интернате не предусмотрена. Возмещение расходов до полной стоимости затрат на содержание ребенка в школе-интернате (т.е. 80 % стоимости затрат) производится за счет средств ОАО «РЖД». Обращаем ваше внимание, что в школу-интернат принимаются в первую очередь дети работников ОАО «РЖД» из числа многодетных и малообеспеченных семей, проживающих и работающих на линейных станциях и имеющих разъездной характер работы, являющихся одиночными матерями (отцами), дети-сироты.

Ответы на вопросы, размещенные на сайте, подготовлены специалистами дорпрофсожа.

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: DP_PivnevaAN@upr.dvzgd.rzd.ru

Редактор — Антонина ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Тираж 4870 экз.