

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



15 сентября 2010 г.
№ 17 (122)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ПРЕДУПРЕДИТЬ БОЛЕЗНЬ

В этом видится главное предназначение центра реабилитации локомотивных бригад, сданного в эксплуатацию в начале сентября в Хабаровске

Светлое трехэтажное здание Центра реабилитации локомотивных бригад невольно привлекает взгляды прохожих красотой архитектурного решения. Знакомство на расстоянии уже производит приятное впечатление. Особенная прелесть блистательной новизны так и манит миновать ступени и распахнуть входную прозрачную дверь. Как и ожидалось, внутреннее содержание столь же безупречно. И не удивительно, ведь центр на станции Хабаровск-1 открылся буквально накануне — 2 сентября. Цифра для учреждения, можно сказать, символическая: именно в два года уложилось все строительство. А для такого масштабного проекта это сверхкороткие сроки. Около четырех тысяч квадратных метров общей площади, более 180 млн рублей финансовых вливаний, 720 посетителей в год. Впечатляет, не так ли?

В свой день рождения, как и подобает виновнику торжества, центр принимал две сотни долгожданных гостей, среди которых присутствовал и президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. Именно он два года назад заложил первый камень в фундамент этого здания, он же перерезал символическую красную ленточку.

— Профессия машиниста является одной из ведущих в отрасли. Чаще всего вам, машинистам и помощникам, приходится сталкиваться с нестандартными ситуациями и подвергаться стрессовым



состояниям, — сказал президент компании. — Работа по созданию таких условий труда, чтобы усталость не превращалась в хроническую, а восстановление проходило с пользой для здоровья, — важнейшая в деятельности ОАО «РЖД», — отметил президент компании в своем приветственном слове.

Но после любого праздника всегда следуют будни. И в данное время основная забота центра — государственная регистрация права собственности на недвижимое имущество.

Звучит сложно, но процедура необходима. А вот первых посетителей центр готов принять уже сегодня. И этого момента работники «РЖД», несомненно, ждут. Локомотивные бригады — категория, требующая особой заботы.

— Специфика работы в локомотивной бригаде оказывает негативное влияние на здоровье человека. Сочетание ночных и дневных дежурств приводит к ломке суточного ритма. Биологические часы дают сбой, что ослабляет организм. Сильная и пос-

тоянная психологическая нагрузка, а в ночных условиях ведения состава она возрастает вдвое: машинист несет ответственность за тысячи тонн груза и сотню вагонов, — говорит начальник реабилитационного центра Владимир Деркач. — Иногда задолго до выхода на пенсию машинист приобретает целый букет профессиональных заболеваний, затрагивающих слух, сердечно-сосудистую систему, опорно-двигательный аппарат.

Окончание на 3-й стр.

КАЖДЫЙ САМ В ОТВЕТЕ ЗА СВОЮ ЖИЗНЬ

На Дальневосточной железной дороге прошла сетевая школа передового опыта по обеспечению безопасных условий труда. В работе школы принимали участие главный инженер Департамента пути и сооружений ОАО «РЖД» Вячеслав Ермаков, главные инженеры и инженеры по охране труда служб пути и дирекций по ремонту и эксплуатации путевых

машин со всех железных дорог сети. Кроме того, для обмена опытом приглашены представители компаний, чья деятельность связана с организацией безопасных условий труда.

Участники совещания проанализировали случаи травматизма в путевом хозяйстве, рассмотрели их причины. Обсуждалась организация безопасных условий труда в конкрет-

ных направлениях отрасли. Большое внимание было уделено профилактической работе.

Текущее содержание пути связано с повышенной опасностью, так как работать приходится вблизи движущегося подвижного состава. На Дальневосточной железной дороге опасность усугубляется большим количеством на пути участков с ограниченной видимостью и слышимостью (свыше 2 тысяч мест с особо сложными условиями работы).

Проанализировав причины допущенных случаев наезда подвижного состава, где основное количество происшествий связано с применением инструмента, ухудшающего слышимость (электро- и пневмоинструмент), нарушений по системе информации «Человек на пути», был разработан комплекс дополнительных организационных, технических и технологических мероприятий, утвержденных приказом начальника дороги.

Во-первых, на дороге пересмотрен ряд вопросов, связанных с технологией выполнения работ на железно-

дорожных путях и пропуска поездов в местах их проведения. Установлено расстояние применения экстренного торможения в случаях несвоевременного схода работников с пути — не менее 500 метров. Данное требование внесено в технические формуляры локомотивных бригад и ССПС.

Проведена выверка мест с плохой видимостью, мест с особо сложными условиями работы. И эта работа выполняется в обязательном порядке два раза в год во время смотров — весеннего и осеннего. По указанию департамента пути перечни мест с плохой видимостью и особо сложными условиями утверждены руководством службы пути. Железнодорожные мосты с фермами с ездой понизу и железнодорожные тоннели включены в перечень мест с плохой видимостью и слышимостью.

С выверенными перечнями мест с плохой видимостью и особо сложными условиями ознакомлены под роспись локомотивные бригады и водители ССПС.

Окончание на 3-й стр.

В ЭТОМ НОМЕРЕ

ПОРЯДОК НАВЕЛИ

После вынесения представления технического инспектором нарушения были устранены.

Стр. 2

СТОЛИЦЕ БАМА — 35!



В канун 35-летия Тынды звание почетного жителя получили и железнодорожники.

Стр. 4

ИЗ СОЧИ — С ПОБЕДАМИ

Стройотряд «Дальневосточник» управляющей компания Трансюжстрой признала лучшим отрядом по всем показателям...

Стр. 5

О ДОБЛЕСТИ, О ПОДВИГАХ, О СЛАВЕ...



Нынешний год для коллектива учителей и учеников школы-интерната № 30 ОАО «РЖД» знаменательный — в ноябре этому учебному заведению исполнится 50 лет.

Стр. 5

ДВАДЦАТЫЕ, ПОЛНЫЕ СОБЫТИЙ

Наиболее крупным достижением профсоюза в период после Гражданской войны являлось заключение между Цектраном и Наркоматом путей сообщения Генерального коллективного договора, подписанного 18 августа 1922 года...

Стр. 7



ЖЕЛАЕМ ПОБЕДЫ!

Команда дальневосточных железнодорожников «Амур» вылетает 17 сентября в столицу для участия в финальных играх «Спорта поколений». Третий уровень Всероссийских игр-2010 «Спорт поколений» пройдет 19 сентября в Москве на стадионе «Локомотив». Здесь соберутся команды-победительницы дорожных этапов. Перед отъездом команда встретилась с заместителем председателя дорпрофсоюза Виктором Шведовым. Он пожелал им победы.



Спортивный проект Роспрофжела Всероссийские игры-2010 «Спорт поколений», придуманный и организованный специально для работников холдинга «РЖД», членов их семей и студентов железнодорожных учебных заведений, стартовал 17 мая 2010 года. Поддержку проекту оказывает ОАО «РЖД» и РФСО «Локомотив». Проект посвящен 65-летию Великой Победы и 105-летию Роспрофжела.

Этот большой спортивный проект — преемник «Молодежных игр-2009», которые прошли в 15 регионах России и также состоялись по инициативе профсоюза. Не случайно эмблема «Спорта поколений» напоминает символику прошлогодних «Молодежных игр». Подбор видов спорта так же, как и в прошлом году, основан на не олимпийской программе и доступен участникам без специальной спортивной подготовки: мини-ориентирование, спортивно-туристская эстафета, стрелковое многоборье, городошный спорт, спешелспорт (спортивно-стратегическая игра), русская лапта, стритбол, петанк и командная комбинированная эстафета.

Структура программы игр существенно расширена по сравнению с «Молодежными играми-2009». Во-первых, проект стартовал не с дорожного уровня, как в прошлом году, а с узлового. Это позволило охватить в десятки раз большее количество участников, так как железнодорожных узлов на сети железных дорог страны несколько тысяч.

Во вторых, к участию в играх-2010 допускаются не только молодые сотрудники предприятий и студенты, но и представители всех возрастов. Кроме того, участниками игр в этом году по условиям проведения стали и члены семей работников железнодорожных предприятий.

ЭЛЬБРУС ВЗЯТ!

По инициативе первичной профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо Минеральные Воды флаг Роспрофжела в честь 105-летия профсоюза поднят над самой высокой точкой Европы — западной вершиной горы Эльбрус, на высоту 5642 метра.



В восхождении приняли участие председатель первичной профсоюзной организации депо Юрий Бутов, член профсоюзного комитета Александр Денисов, а также главный правовой инспектор ЦК Роспрофжела Яков Купреев. Подъем и водружение флага происходили в сложных метеоусловиях: температура на вершине составляла около минус 20 градусов, скорость ветра достигала 20 м/с и видимость — не более 7 метров.

В общей сложности в этот день намеревались осуществить на Эльбрус восхождение около 40 человек, в том числе представители Англии, Австрии, Финляндии, Румынии. Однако многие группы не дошли до вершины, другие остались пережидать непогоду в альпинистской хижине на седловине между вершинами. Но профсоюзная группа, несмотря на непогоду, решила поставленную перед собой задачу и водрузила знамя Роспрофжела над самой высокой точкой Европы.

ПОРЯДОК НАВЕЛИ

После вынесения представления техническим инспектором нарушения были устранены

Техническим инспектором труда профсоюза была проведена комплексная проверка состояния условий охраны труда и быта на ряде предприятий. В ремонтном вагонном депо Партизанск имеется единственная комната приема пищи (в вагонно-бронированном цехе), которая содержится в антисанитарном состоянии. Комната не укомплектована холодильником, отсутствует посуда. В ремонтном локомотивном депо Сибирцево (цех ТО-2 Гродеково) гардеробное и душевое помещения не отвечают санитарным требованиям.

В гардеробной отсутствует приточно-вытяжная вентиляция, помещение тесное, захламлено грязной спецодеждой. Отсутствует помещение для сушки спецодежды и обуви. В душевой резиновые коврики не дезинфицируются в хлорном растворе.

Во время проверки Уссурийского

участка ДТВ было выявлено, что служебные и бытовые помещения производственного участка Рефсервис не отвечают санитарным нормам (Инструкция по санитарному содержанию помещений и оборудования производственных предприятий № 658-66) — стены и потолки во всех помещениях полностью поражены грибковыми образованиями. После вынесения представления был начат ремонт, на сегодняшний день закончен ремонт кровли, идет проветривание помещений.

В связи с поступившими жалобами от работников Спасск-Дальненской, Сибирцевской и Ружинской дистанций пути, Спасск-Дальненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки, командированных в Уссурийск в «сводную» бригаду, в июле была произведена проверка бытовых условий работников, проживающих

во время командировки в бывшем доме отдыха локомотивных бригад по адресу: ул. Тупикова, 1.

В ходе проверки установлено, что в комнате приема пищи отсутствуют необходимое кухонное оборудование, посуда, мебель. В жилых комнатах кроме кроватей с матрацами отсутствует какая-либо иная мебель — стулья, столы, тумбочки, шкафы для чистой и рабочей одежды, нет вешалок, постельное белье привозится командированными из дома, нет условий для стирки белья и одежды. После вынесения представления в адрес начальника отделения дороги В. Н. Зеленько все замечания по нарушениям условий проживания были устранены.

Геннадий УТКИН,
технический инспектор труда
профсоюза Владивостокского
филиала дорпрофсоюза

НОВИЧКИ УЧИЛИСЬ РАБОТАТЬ

Обучающий семинар прошел в Комсомольском филиале дорпрофсоюза. Его участниками стали председатели профкомов, избранные на эти должности впервые. На семинаре присутствовали вновь избранные неосвобожденные профсоюзные лидеры Комсомольского узла. Ранее было проведено обучение освобожденных председателей.

Специалисты филиала рассказали присутствующим о том, как

организовать работу, вести дело-производство, рассмотрели обязательство коллективного договора и особенности контроля за выполнением этого главного документа. Председатели профкома приняли участие в заседании профкома Комсомольской дистанции гражданских сооружений, которое провела председатель профкома этого предприятия Галина Безмутко, имеющая большой опыт профсоюзной работы.

Провели такой семинар и в Хабаровском филиале дорпрофсоюза. Специалист по работе Наталья Рыбченко рассказала об особенностях делопроизводства, мотивации профчленства, финансисты познакомили с формами отчетов, правовой инспектор Михаил Данилушкин познакомил с основными законодательными актами, а Любовь Егорова рассказала о том, как осуществлять социально-экономическую защиту.

ЧЕСТВОВАЛИ ВЕТЕРАНОВ

В этом году впервые отмечался День окончания Второй мировой войны, которая завершилась 2 августа подписанием акта о капитуляции японских милитаристов. На Дальнем Востоке прошли торжественные мероприятия, на которых чествовали участников событий. Приняли участие в мероприятиях и железнодорожники.

2 сентября 2010 года во Владивостоке у Мемориального комплекса памяти погибших воинов в годы Второй мировой войны на Корабельной набережной состоялся митинг, посвященный окончанию войны на Дальнем Востоке. В митинге приняли участие руководители исполнительной и законодательной власти Приморского края, города Владивостока, ветераны войны,

представители воинских частей Тихоокеанского флота, отраслевых профсоюзов, трудящиеся и жители города Владивостока. Всего в митинге приняли участие около 2,5 тысячи человек, в том числе от профсоюзного актива Владивостокского филиала дорпрофсоюза.

Перед собравшимися выступил губернатор Приморского края Сергей Дарькин, который отметил большой вклад приморцев в Великой Победе и разгроме японских милитаристов на территории Маньчжурии. Приморского края в августе 1945 года. Минутой молчания с церемонией коленопреклонения, возложением венков к мемориалу Вечного огня участники митинга почтили память павших в боях. Завершился митинг торжест-

венным маршем участников воинских подразделений Тихоокеанского флота.

В Комсомольске-на-Амуре в мероприятиях, проводимых городской администрацией, городским советом ветеранов приняли участие ветераны-железнодорожники, председатель Комсомольского филиала дорпрофсоюза Виктор Федин, председатель совета ветеранов отделения Владимир Зуев. В этот день состоялись встречи ветеранов с учащимися школы-интерната № 30 ОАО «РЖД». Она прошла во Дворце культуры железнодорожников. Школьники вручили ветеранам цветы, а работники ДКЖ подготовили праздничный концерт. Затем все вместе смотрели художественный фильм.

ИТОГИ ДЕТСКОГО ОТДЫХА

На Дальневосточной железной дороге подведены итоги детской оздоровительной кампании в летний период. В детских оздоровительных лагерях Дальневосточной магистрали за лето 2010 года отдохнули свыше 4,2 тысячи детей железнодорожников.

Детская оздоровительная кампания проводилась в четырех загородных оздоровительных лагерях Дирекции социальной сферы: ДОЛ им. Заслонова на станции Вяземская, ДОЛ им. Заслонова

на станции Пивань, ДОЛ им. Горького на станции Ружицево, ДОЛ «Наречное» на станции Партизанск. Всего в них за три летних смены продолжительностью каждая в 21 сутки отдохнули 3894 ребенка. Помимо этого в санатории-профилактории «Надежда» в Тынде отдохнули и получили лечение 342 ребенка.

Для успешной реализации кампании была проведена большая подготовительная и организационная работа. Все детские оздоро-

вительные учреждения были укомплектованы профессиональными кадрами. На должном уровне была организована культурно-массовая и воспитательная работа. Кроме того, отдых и оздоровление детей проходили под контролем совместно с Управлением Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту.

Кроме этого дети железнодорожников смогли отдохнуть на море на базе отдыха дорпрофсоюза «Морской берег» и в Корею.

КАЖДЫЙ САМ В ОТВЕТЕ ЗА СВОЮ ЖИЗНЬ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Пересмотрены приказы в дистанциях пути, определяющие порядок и схемы ограждения мест работ с плохой видимостью и особо сложными условиями, выверены необходимые составы сигнальщиков, выделяемых для ограждения данных мест.

Дежурными по дистанции обеспечивается контроль за планированием работ в местах с плохой видимостью, слышимостью, в местах с особо сложными условиями, записываются в журнал планерных совещаний количество и фамилии сигнальщиков. Руководители предприятия при проведении планерного совещания уделяют особое внимание порядку ограждения данных мест работ, наличию сигнальщиков.

На дороге проведена работа по реорганизации системы управления текущим содержанием пути. В соответствии с приказами ОАО «РЖД» и начальника дороги в 2008, 2009 годах 10 дистанций пути перешли на участковую систему текущего содержания пути, а в 2010 году на данную систему содержания пути перейдут 9 дистанций, оставшиеся 6 — в 2011 году. При создании данной системы текущего содержания пути создаются укрупненные бригады для выполнения плановых работ численностью не менее 20 человек, для выполнения неотложных работ — 8 человек и более. Решено не допускать численности бригад менее 6 человек.

В дистанциях пути в пределах установленной численности выделены должности сигнальщиков, в целом по дороге их 320. Ранее эти обязанности выполняли монтеры пути, имеющие на это право.



Для осуществления программы по выводу работников из опасных зон на дороге разработана и утверждена программа по дооснащению и восстановлению автоматического режима на стрелочных переводах, оборудованных пневмообдувкой, капитального ремонта систем пневмообдувки на 2008-2009 годы. В 2008 году были оборудованы пневмообдувкой 10 стрелочных переводов, дооснащен средствами пневмообдувки 31 стрелочный перевод. В 2009 году капитально отремонтирована система пневмообдувки на 208 стрелочных переводах. На 2010 год запланирован капитальный ремонт пневмообдувки на 86 стрелочных переводах на сумму 10 млн рублей.

С 2007 по 2009 годы для работников путевого хозяйства были приобретены 1468 носимых радиостанций. В 2010 году уже поставлены в дистанции 149 радиостанций. Процент обеспечения радиостанциями на 1 июля этого года составляет 64 процента. В

местах с плохой видимостью, особо сложными условиями работы и слышимости завершена работа по установке аншлагов.

В дистанциях ежегодно проводятся работы по улучшению видимости путем вырубке в полосе отвода деревьев и кустарника. Для этого ежегодно разрабатываются программы по улучшению видимости. С начала 2010 года вырублено деревьев и кустарников на 325 га, при годовом плане 649 га.

Для снижения трудоемкости работ, сокращения времени пребывания работников в опасной зоне большое внимание уделяется поставке механизированного инструмента (автономных рельсорезных, рельсо-сверлильных станков, автономных сварочных агрегатов, гидравлических домкратов, разгонщиков, рихтовщиков). Ежегодно данный инструмент приобретается на сумму порядка 40 млн рублей.

Для исключения случаев наруше-

ния технологии и требований безопасности при выполнении работ на железнодорожных путях помимо технических и технологических мер проводится ряд организационных мероприятий, повышающих ответственность каждого работника за соблюдение мер безопасности. Как показывает анализ, наибольшее число травм, получаемых в результате наезда подвижного состава, происходит по причине нарушения технологии выполнения работ.

В структурных подразделениях службы пути ужесточены положения о премировании. За ряд нарушений, таких как несвоевременный сход с пути, использование сотового телефона на пути, предусмотрено лишение премии на 100 процентов. Проведены внеочередное обучение и проверка знаний руководителей дистанций пути в комиссии управления дороги. Во всех причастных структурных подразделениях внедрена и функционирует автоматизированная система учета нарушений безопасности движения поездов по замечаниям машинистов (АСУ-ЗМ).

Со стороны руководства дороги установлен ежедневный контроль за эффективностью работы данной системы с еженедельным докладом начальнику дороги и главному инженеру дороги о поступивших замечаниях и принятых мерах.

Каждый случай замечания машинистов расследуется самым тщательным образом. Для выяснения полной и достоверной картины нарушений прослушиваются регистраторы переговоров, локомотивные бригады приглашаются для совместного разбора, проводятся разборы в службе пути.

По результатам расследований виновные привлекаются к ответственности, вплоть до увольнения, так, в период с 2007 по 2010 год за нарушения требований охраны труда, выявленные машинистами локомотивных бригад, 3 работника уволены, 4 понижены в должности.

Но несмотря на проделанную работу полностью ликвидировать угрозу наезда подвижного состава на пути не удалось, и это подтверждают замечания машинистов, особенно случаи экстренного торможения.

Особая роль в путевом хозяйстве отводится пунктам обогрева, так как специфика работы такова, что основной части работников приходится трудиться вдали от населенных пунктов и станций. Служба пути приняла решение осуществить строительство зданий табельных модульного типа, в течение года запроектировать и построить объекты с полной инфраструктурой.

Строительство новых табельных помещений, соответствующих всем нормам и требованиям, в комплексе с техническими кабинетами, послужило решению одной из важнейших задач обеспечения безопасности движения, улучшения условий труда и отдыха работников дистанции пути и закрепления монтеров пути, проведения сертификации рабочих мест.

Вместе с тем, как неоднократно отмечали участники сетевой школы, каждый человек прежде всего сам должен ответственно относиться к своей жизни, не пренебрегать мерами безопасности, строго соблюдать инструкции и правила по охране труда, иначе не помогут никакие меры и миллионные вложения.

Антонина ПИВНЕВА

ПРЕДУПРЕДИТЬ БОЛЕЗНЬ



Окончание. Начало на 1-й стр.

Основная цель создания центра — предупредить развитие болезни. И в этом заключается уникальность данного учреждения. Здесь планируется практиковать индивидуальный подход к каждому.

— Путь к нам начинается с направления цехового терапевта, затем работники проходят у нас сходную с санаторной полную диагностику состояния организма. На каждого посетителя заводится медкарта. Задача доктора — разделить всех на три группы: здоровые, имеющие незначительные отклонения в состоянии здоровья и больные. Следующий этап — реабилитация в течение десяти дней. За этот период человек проходит комплекс оздоровительных процедур, спортивных тренировок,

получает советы специалистов по укреплению организма, посещает



массажный кабинет, комнату релаксации. У каждого желающего есть возможность, например, научиться плавать, если он не умеет, или просто расслабиться в бассейне, понырять в свое удовольствие. На первом этаже центра находится прекрасный бассейн. А спортивный зал позволяет заниматься волейболом, теннисом, футболом. Ограничивается физическая нагрузка только по рекомендации врача, — продолжает знакомство с центром Владимир Антонович.

Этой осенью на реабилитацию в центр поступят 20 работников локомотивных бригад. Пребывать здесь они будут в период своего законного отпуска, но совершенно бесплатно. В их полном распоряжении окажутся уютные номера, оборудованные телевизорами, холодильниками, санузла-



ми. Но без внимания не останутся и другие сотрудники РЖД. Они смогут приобрести абонемент на посещение центра, половину стоимости которого оплатят на производстве. На эти цели уже выделено 13 млн рублей.

Просторный тренажерный зал, бассейн с голубой водой — это и не только станет доступно даже жителям города. Однако льгот для данной категории уже никаких не предусматривается. Но на все это можно закрыть глаза, достаточно только пройтись по коридорам центра, посидеть на уютных диванах среди цветов, пробежаться по беговой дорожке и,

наконец, оттолкнуться от бортика бассейна.

— Лечить сложнее, чем предупредить болезнь. Укреплять здоровье здоровых людей — это будущее нашей медицины. На самом дорогом для человека экономить нельзя. Реабилитация в нашем центре поможет отдалить момент ухода машиниста на пенсию за грань пятидесяти лет, подарив ему возможность полноценно жить и трудиться, — вот на такой ноте закончил свой рассказ начальник центра.

Наталья ОХОТНАЯ

УНИКАЛЬНЫЕ ЭКСПОНАТЫ

Продолжаются работы по созданию музея Амурского моста. Первый и главный экспонат музея Амурского моста, инициатором создания которого является главный инженер Дальневосточной железной дороги Владимир Крапивный, — это металлическая ферма, сохраненная от моста образца 1916 года. Ведь сам мост поистине уникален. Два пролета были взорваны в апреле 1920 года отступавшими на левый берег реки партизанами. Однако впоследствии мост был восстановлен.

При строительстве нового моста через Амур у Хабаровска удалось сохранить одно пролетное строение моста. Металлическая ферма была установлена на правом берегу реки, потом ферму развернули и установили на постоянные опоры, расположенные параллельно действующему мостовому переходу.

Рядом со 127-метровым пролетом были установлены паровоз серии «Еа» 1944 года выпуска, двухосные платформа и цистерна 1930-х годов.

В этом году музей пополнился новыми экспонатами. На территории Музея Амурского моста возведен один из основных объектов — ретровокзал. В одноэтажном бревенчатом здании разместится постоянная экспозиция музея, посвященная истории сооружения, восстановления, эксплуатации и реконструкции искусственных сооружений — мостов и тоннелей — Дальневосточной магистрали. В планируемой экспозиции будут представлены макеты (деревянный мост через реку Кюю, основные этапы возведения Амурского моста с погружением металлических кессонов, возведением каменных опор и железобетонной арочной эстакады) и подлинные предметы — «свидете-

ли» строительства Амурского моста в начале XX века, найденные во время его реконструкции в 90-е годы прошлого века (деревянная рейка с разметками для нивелировки местности, мастерок каменщика, стяжной хомут для соединения бревен-свай и т. д.).

Среди экспонатов тепловоз М62, выпускавшийся со второй половины прошлого столетия, локомотив ВЛ80 с бортовым номером 1980, открывший в декабре 1979 года движение на участке Хабаровск—Бира на электропутье. Есть крытый вагон, автомотриса. На ней неоднократно выезжал командующий Особой Дальневосточной армией Василий Блюхер.

В ближайшей перспективе на музейной площадке планируется разместить мостовые конструкции (в натуральную величину) различных конструктивных решений и исторических периодов, воссоздать



из легкого бетона в масштабе 1:10 арочную эстакаду Амурского моста, полностью демонтированную в ходе его реконструкции; фрагменты

обделки и дренажной системы тоннелей, реконструируемых в настоящее время на Дальневосточной железной дороге.

СТОЛИЦЕ БАМА — 35!

В день рождения Тынды чествовала своих новых почетных жителей

Суббота, 11 сентября. В этот день Тынде исполнилось 35 лет. Именно столько времени прошло с той поры, как в 1975 году поселку Тындинский был присвоен статус города. Тем самым руководство СССР подчеркнуло особое положение населенного пункта, откуда начиналось возведение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Шли годы. В 1989 году БАМ был торжественно сдан в постоянную эксплуатацию. Тында стала городом преимущественно железнодорожников. Нынче Тындинский регион Дальневосточной железной дороги (Тындинское отделение) по праву считается градообразующим предприятием. В день города труженики стальных магистралей вместе с представителями других профессий буквально заполнили главную улицу столицы БАМа Красную Пресню. Она превратилась в настоящий бульвар, где прошли забег участников Всероссийской акции «Кросс наций»,

стал трудиться в дистанции пути. Работал и активно занимался общественной деятельностью. Жизнь заставляла часто обращаться в профсоюзные комитеты для решения социально-бытовых проблем своих работников. В итоге его избрали членом президиума дорпрофсожа Байкало-Амурской железной дороги, а потом и членом президиума райпрофсожа Тындинского отделения. В общей сложности, профсоюзной деятельности он посвятил более двадцати лет.

Несколько лет поработал он неосвобожденным председателем профкома дистанции пути. Когда же ввели ставку освобожденного председателя, путейцы избрали Павлова своим профлидером. Сейчас Геннадий Григорьевич после многолетнего руководства профсоюзной организацией вышел на пенсию, но связи с предприятием не теряет. К нему постоянно обращаются за помощью и советом его преемник



Почетный житель Тынды Геннадий Павлов с внуком Александром

ного жителя. Нынче их 11 человек, а всего насчитывается 64. Среди них врач, железнодорожники, учителя, директора предприятий. Тружеников стальных магистралей представляют врач отделенческой больницы станции Тынды ОАО «РЖД» Александр Будаев, заместитель начальника Тындинского отделения по кадрам и социальным вопросам Александр Джунковский и начальник ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава Игорь Кохановский. В торжественной обстановке им вручены удостоверения о присвоении звания, памятные медали и ленты.

О каждом из железнодорожников, удостоенных высокого звания, можно сказать немало добрых слов. Они не только имеют выдающиеся заслуги перед жителями города, но и принимают активное участие в деятельности профсоюзных организаций предприятий и учреждений, многое делают по контролю за соблюдением прав работников и их социальной защищенности. Александр Будаев, к примеру, оказывает большую помощь профкому отделенческой больницы на станции Тынды в проведении профессиональных праздников, медицинских конференций, школ передового опыта по внедрению новых врачебных технологий. Лечение бесплодия — тема не только его кандидатской диссертации, защищенной им 5 лет назад в Ивановском медицинском академии, но и выступлений на разного рода региональных и международных

научных форумах. Накопленным за не один десяток лет работы в экстремальных условиях БАМа опытом Александр Иванович делится с коллегами на международном конгрессе, проходившем в 2000 году на Филиппинах. С блеском он выступил на аналогичном симпозиуме в Санкт-Петербурге, откуда только что вернулся.

Александр Джунковский в качестве заместителя начальника Тындинского отделения занимается кадрами, бытом и социальными вопросами. Работает он в тесном сотрудничестве с руководством филиала дорпрофсожа. Многие проблемы, связанные с кадровой политикой, социальной защитой работающих, оказанием всесторонней помощи ветеранам, реализуются им в тесном взаимодействии с председателем филиала Виктором Сверкуновым. Под руко-

А. Джунковского разработаны и действуют программы пополнения кадров, в частности, машинистов тепловозов и их помощников, комплекции кадров других профессий за счет выпускников Байкало-Амурского института железнодорожного транспорта и Дальневосточного государственного университета путей сообщения, а также обучения выпускников школ в железнодорожных вузах за счет предприятий отделения дороги. Многие он делает для ветеранов войны и труда.

В ремонтном локомотивном депо Тынды-Северная, которым руководит Игорь Кохановский, активно действует профсоюзный комитет, хорошо налажена спортивная работа. Спортсмены предприятия участвуют в дорожных спартакиадах, завоевывают там призовые места.

Высокую оценку вкладу новых почетных жителей в жизнь Тынды дали тепло поздравившие их мэр Тынды Марк Шульц и председатель городской думы Ирина Монахова.

Завершился праздник фейерверком, расцветившим вечернее небо столицы БАМа огнями.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора



Народное гулянье на площади имени XXV-летия БАМа

различные аттракционы, работали летние торговые точки. В разных частях города действовали творческие площадки. Там выступали творческие коллективы, развернули экспозиции передвижные выставки из фондов музея истории БАМа, прошли соревнования и конкурсы для детей и молодежи.

Среди тех, кто вышел на праздник, я встретил почетного жителя Тынды, бывшего председателя профкома Тындинского дистанции пути (ПЧ-22) Геннадия Павлова с внуком Александром. В 1976 году приехал Геннадий Григорьевич на БАМ, где

Валерий Сомович. Вновь избранный и бывший профлидер активно занимаются созданием совета ветеранов предприятия. Обговорили этот вопрос с председателем Тындинского филиала дорпрофсожа Виктором Сверкуновым, получили «добро» на дальнейшие действия. В настоящее время они выполняют необходимые в таких случаях формальности.

Вечером на площади имени XXV-летия БАМа начался большой праздничный концерт «Тынды — лучший город Земли». Его предварило чествование горожан, получивших в канун 35-летия Тынды звание почет-



Только что удостоенный высокого звания почетного гражданина врач отделенческой больницы Александр Будаев

О ДОБЛЕСТИ, О ПОДВИГАХ, О СЛАВЕ...



Нынешний год для коллектива учителей и учеников школы-интерната № 30 ОАО «РЖД» знаменательный — в ноябре этому учебному заведению исполнится 50 лет. Празднование этого события состо-

ится значительно позже, но и начало учебного года — это всегда праздник. Ознаменовалось оно традиционной линейкой.

Поздравить ребят и педагогический коллектив с Днем знаний пришли



заместитель начальника дороги по Комсомольскому региону Николай Дмитрук, начальник отдела учебных заведений Алексей Зимин, председатель Комсомольского филиала дорпрофсожа Виктор Федин, начальник отдела по социальной работе Олег Гашута. Самыми почетными гостями были ветераны войны, которые пришли вместе с председателем совета ветеранов Владимиром Зуевым. Каждый год поздравить ребят-первоклассников приходят дети детских садов № 255 и 256.

Все приглашенные пришли с подарками. Николай Дмитрук пода-

рил ребятам плазменный телевизор для спальни, а председатель филиала Виктор Федин вручил ученикам 10 класса Артему Колянову и 9 класса Виктору Найденову награды — путевки в оздоровительный лагерь «Океан». В прошлом году ребята стали дипломантами выставки участников кружков моделирования, которая проходила в Москве. Вот за эти достижения Роспрофжел и награждал мальчишек путевками.

Теплые напутственные слова прозвучали из уст Алексея Зимина, который определил задачи учебы, направленные на приобретение профессии.

Многие из выпускников школы в дальнейшем приобретают железнодорожные специальности. В этом году 17 выпускников школы-интерната № 30 ОАО «РЖД» поступили: в ДВГУПС, 8 — в железнодорожный техникум и трое — в профтехучилище № 16.

С началом нового учебного года поздравили ребят и ветераны. А потом ветеранов пригласили в классы, где они рассказали школьникам о войне, о подвиге, о Победе...

Галина СТОРОЖЕНКО,
социальный педагог
школы-интерната № 30

ИЗ СОЧИ — С ПОБЕДАМИ

Самолет, прилетевший из Адлера в Хабаровск, встречала необычная делегация во главе с ректором Дальневосточного университета путей сообщения Борисом Дынькиным. В самолете были вовсе не высокопоставленные лица, а студенты. Это вернулись бойцы трудового отряда «Дальневосточник» из ДВГУПС, будущие инженеры, работавшие на олимпийских стройках в Сочи.

Именно «Дальневосточник» управляющая компания Трансжострой признала лучшим отрядом по всем показателям, всего же в ведении этой компании были пять отрядов из разных вузов страны.

— Честно говоря, мы сразу старались стать лучшими, — рассказывает командир отряда, преподаватель ДВГУПС Андрей Гончаров. — Да, наверное, по другому быть и не могло, ведь в «Дальневосточник» попали самые лучшие студенты, которые хорошо знают теорию, отлично показали себя на практиках. И, разумеется, мы очень рады, что побывали на самой главной стройке страны — олимпийской — и приложили к этому свои силы!

Ребятам доверили обустройство дороги от Адлера до комплекса «Альпика Сервис» в Красной Поляне, еще бойцы участвовали в строительстве пешеходного подземного перехода.

— Стройку лично приезжал контролировать премьер-министр Владимир Путин, он встречался со всеми командирами студенческих отря-



дов, — рассказывает Андрей Гончаров. — Возрождение студенческого трудового движения — это очень важно для нашей страны, об этом рассказал нам премьер-министр. Мы задавали Владимиру Владимировичу вопросы. Я спросил его о том, какие гарантии дает государство студентам, которые идут на работу в студенческие отряды. У нас, в ДВГУПСе, в этом плане все очень четко отработано, мы участвуем в федеральной программе строительства, все договоренности лично на контроле держит ректор, я и сам заранее ездил в Сочи, смотрел условия проживания и еще раз оговаривал фронт работ, который предстоит ребятам. Но проблема в том, что работодатели часто не выполняют условия договора, нам об этом рассказывали ребята из

других городов: обещают одно, а по факту получается другое.

Андрей Гончаров внес свои предложения в решение этого вопроса. Он предложил ввести систему документации, как на производстве, чтобы студент по приезду на объект получал наряд с печатями компании и знал, сколько ему за это заплатят. Премьер поддержал инициативу молодого преподавателя.

— В этом году была создана общественная организация «Всероссийский студенческий отряд». В нашем крае тоже создана подобная организация, — продолжает командир, — и теперь им нужно не просто находить для студентов работодателей, но и разрабатывать программы, которые бы гарантировали студентам безопас-

ность. Думаю, что те ребята, которые отработали трудовой семестр, помогут не просто словом, а делом. Нам тоже есть чем помочь.

А еще ребята встречались с вице-президентом ОАО «РЖД» Сергеем Епифанцевым и руководителями проектов в Сочи. Спрашивали о жизни, о карьере, о перспективах развития железных дорог, ведь не за горами трудоустройство. Студенты сразу были настроены работать серьезно, просили добавлять им часы рабочего времени, чтобы успеть сделать больше. Работа была тяжелой, но бойцы из «Дальневосточника» получают за свой труд около 45 тысяч рублей за два месяца. Для большинства из них это немалые деньги. Хотя на то, чтобы посмотреть окрестности Сочи и искупаться в Черном море, у них времени тоже хватало.

— Почти все ребята в Сочи были впервые, — рассказывает Андрей Гончаров. — Но, признаюсь, мы больше смотрели не на красоты Краснодарского края, а на строительство, я снимал все на видеокамеру, фотографировал. Строительство высокотехнологичное, можно увидеть все этапы производственного процесса. Теперь на занятиях можно будет показывать этот материал, ну и собранные данные обязательно пригодятся для моей научной работы. Многие из того, чему нас научили в вузе, мы попробовали на реальном производстве. Кстати, мастера отметили наш высокий уровень подготовки, и никто в отряде не разочаровался

в будущей профессии.

Ну и куда без отдыха? Ребята участвовали в смотрах самодеятельности, которые проводились для работающей молодежи. Андрей Караванов и Валерий Яворский участвовали в фестивале студотрядов, сами придумали песню о своей работе, поставили танец. Хабаровчан признали одними из лучших и предложили выступить с этим номером на закрытии трудового семестра.

— Нам есть, что вспомнить, о чем рассказать друзьям в Хабаровске. А вообще я уверен, — говорит Андрей, — что к олимпиаде все объекты успеют закончить, работа в Сочи кипит!

— Хотелось бы отметить, — поддерживает проректор по воспитательной работе и работе со студентами Надежда Григорьева, — что студенческие отряды в вузе существуют с 1966 года, и с первых дней их появления бойцы работали на самых важных стройках края и страны. Протягивали линии электропередач, строили дороги на труднодоступных участках. И даже в тяжелые девяностые годы работа с летним трудоустройством молодежи в нашем вузе не прекращалась! В этом году более 200 наших студентов вносили свой вклад в развитие не только края, но и страны. Ну а то, что «Дальневосточник» стал одним из лучших в Сочи — наша особая гордость.

Мария ИВАНОВА

«Тихоокеанская звезда»
Фото Бориса Кокурина

С НОВОСЕЛЬЕМ!



На станции Селихин Дальневосточной железной дороги завершено строительство двух многоквартирных домов. Ключи от служебных квартир в торжественной обстановке получили две семьи железнодорожников — бригадира Комсомольской дистанции пути Сергея Приставского и ревизора Комсомольского центра организации работы железнодорожных станций Николая Дремина.

— Еще два месяца назад на этом месте ничего не было, кроме фундамента, — сказал на

митинге глава Комсомольского района Александр Коломыцев. — А теперь здесь стоят два прекрасных дома. И в будущем таких домов в нашем районе будет еще больше, так как, я знаю, в планах железнодорожников намечено построить жилье для своих работников в поселках Кенай, Гурское.

Заместитель начальника дороги по Комсомольскому региону Николай Дмитрук пояснил, что на Ванинском направлении интенсивно ведется жилое строительство для работников станций, так как на данном направлении растут объемы перевозок: «Чтобы обеспечить их рост, нужны люди. А людям нужно жилье».

За три года для работников Дальневосточной магистрали, занятых обеспечением перевозочного процесса, построено около 50 жилых домов (около 7 тыс. кв. м) модульного типа в ходе реализации программы строительства технологического жилья.

Модульное домостроение пока-



зало высокую экономическую и технологическую эффективность. Модульная технология позволяет сократить срок строительства — на заводе-изготовителе (ОАО «Хабаровский завод промышленного и гражданского домостроения») производится сборка модулей и полная отделка внутренних помещений, а на месте строительства модули собираются в единый комплекс.

В планах 2010 года предусмотрено

сдать в эксплуатацию 10 модульных домов (18 квартир — 1,4 тыс. кв. м) на общую сумму 69,8 млн рублей по станциям Унгун, Февральск, Селихин и Вяземская. В перспективе планируется возведение технологического жилья на станциях Могот, Кундур, Гурское, Токи и Кенай.

Служба по связям с общественностью
Дальневосточной железной дороги

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ МАТЕРИНСКОГО КАПИТАЛА

Новый закон расширил перечень видов расходования средств МСК на улучшение жилищных условий

Теперь владельцы сертификатов смогут в соответствии с заявлением о распоряжении направить средства материнского капитала на строительство или реконструкцию индивидуального жилого дома собственными силами, а также на компенсацию затрат по строительству, если право собственности на дом возникло после 1 января 2007 года. Средства МСК в этих случаях будут перечисляться на банковский счет лица, получившего сертификат.

Данная мера была принята законодателем в первую очередь с учетом специфики проживания граждан в сельской местности, где существует проблема привлечения подрядных организаций к индивидуальному жилищному строительству или реконструкции имеющегося жилья.

С целью контроля за расходованием средств материнского капитала непосредственно на строительство и реконструкцию жилых домов, законодатель предусмотрел выплату средств материнского капитала в два этапа.

Так, первые 50 процентов суммы средств МСК владелец сертификата может получить на первоначальном этапе строительства и реконструкции. Оставшаяся часть средств материнского капитала может быть использована на те же цели, но не ранее чем по истечении 6 месяцев после первой выплаты. При этом владелец сертификата должен будет предоставить документы, подтверждающие, что за счет реконструкции создано новое либо увеличено прежнее жилое помещение.

Кроме этого если жилой дом уже построен или реконструирован собственными силами после 1 января 2007 года, то владельцы сертификата смогут получить компенсацию затрат за проделанную работу.

Новый нормативный акт изменяет сроки подачи заявления о распоряжении материнским капиталом. Теперь это можно сделать в любое время по истечении трех лет со дня рождения (усыновления) второго, третьего ребенка или последующих детей (за исключением направления средств МСК на погашение жилищных кредитов. В этом случае сроки подачи заявления остались прежними). Соответственно сократятся сроки для перечисления средств МСК на счета получателей.

Согласно новому закону оформление жилого помещения, приобретенного с использованием средств МСК, в общую собственность родителей, детей (в том числе первого, второго, третьего и последующих детей) будет происходить без включения в договор иных совместно проживающих с ними членов семьи. Теперь владельцу сертификата достаточно будет дать обязательство об оформлении общей долевой собственности на себя и на детей.

Также нормативный акт возобновляет предоставление всем владельцам сертификата единовременной выплаты в размере 12 тысяч рублей за счет средств МСК и выплату оставшейся после распоряжения суммы средств в пределах, не превышающих 12 000 рублей.

Сроки подачи заявлений на единовременную выплату установлены в зависимости от времени возникновения права на дополнительные меры государственной поддержки.

Если ребенок, который дал семье право на материнский капитал, родился (был усыновлен) в период с 1 января 2007 года по 30 сентября 2010 года включительно, то заявление на единовременную выплату необходимо подать до 31 декабря 2010 года. Если же ребенок родился

в период с 1 октября 2010 года по 31 декабря 2010 года, то — не позднее 31 марта 2011 года.

Пакет документов, который необходимо иметь при подаче заявления в Пенсионный фонд, минимален: паспорт заявителя, сертификат на материнский капитал и документ о реквизитах банковского счета, куда ПФР должен будет перечислить средства. При необходимости органы ПФР могут запрашивать дополнительные сведения, влияющие на право владельца сертификата получить средства материнского капитала. С заявлением на получение единовременной выплаты владельцы сертификатов могут обратиться в территориальный орган Пенсионного фонда по месту жительства. С момента принятия заявления, не позднее чем в двухмесячный срок, заявленные средства единым платежом будут перечислены на указанный заявителем счет.

В соответствии с новым законом право на получение материнского капитала приобрели граждане, чьи дети умерли на первой неделе жизни. Законодатель нашел выход из противоречивой судебной практики и предусмотрел для данной категории граждан возможность обращаться в органы ЗАГС за выдачей свидетельства о рождении. При наличии данного документа семьи могут обратиться в органы ПФР с заявлением о выдаче государственного сертификата.

Размер материнского капитала в 2010 году для тех, кто им еще не воспользовался, составляет 343 378 рублей 80 копеек. Для владельцев сертификата, которые уже распорядились частью средств, размер оставшейся части суммы индексируется с учетом темпов роста инфляции.

СОРЕВНУЮТСЯ СОТРУДНИКИ ПЕНСИОННОГО ФОНДА РОССИИ



С 9 по 12 сентября в Хабаровске проходил турнир по волейболу среди команд отделений ПФР в Дальневосточном федеральном округе. Всего за звание лучших в Дальневосточном федеральном округе боролись семь команд из региональных отделений ПФР из Приморского, Камчатского, Хабаровского краев, Амурской, Сахалинской, Еврейской автономной областей и Республики Саха (Якутия).

Во время соревнований участники и болельщики получили огромный заряд бодрости, азарта и ярких впечатлений. Правила проведения встречи соответствовали действующим официальным волейбольным правилам, поэтому борьба была честной и бескомпромиссной.

Подобные турниры в истории ПФР проходят впервые и посвящены 20-летию со дня образования Пенсионного фонда Российской Федерации. Целью проведения соревнований является популяризация и развитие волейбола в системе ПФР, пропаганда здорового образа жизни, привлечение работников Пенсионного фонда к регулярным занятиям физической культурой и спортом.

Победителем турнира по волейболу среди сборных команд отделений ПФР Дальневосточного федерального округа стала команда Отделения ПФР по Хабаровскому краю. В состав команды вошли самые спортивные работники, осуществляющие свою профессиональную деятельность в ПФР в сфере информационных технологий, защиты информации и администрирования страховых взносов. Второго места удостоена команда ОПФР по Приморскому краю, третьего — ОПФР по Республике Саха (Якутия). Диплом победителя в номинации «За волю к победе» получила команда ОПФР по Амурской области.

Диплом победителя в номинации «За беззаветную любовь к спорту» получила команда ОПФР по Еврейской автономной области, в номинации «За боевой командный дух» — команда ОПФР по Сахалинской области, «За самоотверженную игру» — игроки команды ОПФР по Камчатскому краю.

Победитель турнира — команда ОПФР по Хабаровскому краю — будет участвовать во втором этапе всероссийского турнира по волейболу среди команд Отделений ПФР с финалом в Москве в декабре текущего года.

Пресс-служба Отделения ПФР по Хабаровскому краю

ДВАДЦАТЫЕ, ПОЛНЫЕ СОБЫТИЙ

Генеральный коллективный договор

Наиболее крупным достижением профсоюза в период после Гражданской войны являлось заключение между Цектраном и Наркоматом путей сообщения Генерального коллективного договора, подписанного 18 августа 1922 года. Этот договор представлял собой первую попытку получения наиболее полных материальных и правовых гарантий для членов профсоюза.

Основные разделы Генерального коллективного договора содержали вопросы, связанные с приемом на работу, порядком функционирования конфликтных органов, регулированием рабочей силы, рабочего времени и его продолжительности, определением размеров заработной платы, систем оплаты труда, норм выработки, охраны труда и ученичества.

Первый Генеральный коллективный договор был заключен лишь на несколько месяцев. Сроки заключения последующих колдоговоров были не более продолжительными, но уже к началу 1926 года колдоговор между профсоюзом и НКПС был подписан почти на год. В отчетном докладе VIII съезду союза железнодорожников (март 1926 года) его председатель А. А. Андреев констатировал: «...нам удалось добиться того, что теперь наши коллективные генеральные договоры заключаются на более значительные сроки».

Вполне понятно, что НКПС не был заинтересован в заключении колдоговоров на более длительный период. Свою позицию он объяснял нестабильностью экономического и финансового положения железнодорожного транспорта. Однако ЦК профсоюза настойчиво проводил линию на увеличение продолжительности срока действия колдоговоров в целях ликвидации «лихорадочности» в работе и создания более спокойной обстановки в деятельности союза. Его доводом, опровергающим позицию НКПС, стали локальные (местные) коллективные договоры. Благодаря настойчивым усилиям профсоюза планка социальных благ железнодорожников, закрепленных в локальных договорах, оказывалась выше, чем в Генеральном коллективном договоре. Только лишь в области заработной платы ее надбавка в 1925 году в среднем по дорогам на 7 процентов превысила уровень, запланированный в Генеральном коллективном договоре. Этот факт свидетельствовал о наличии на дорогах финансовых возможностей для перехода к практике заключения Генеральных коллективных договоров на более длительную перспективу.

Реализация первого Генерального коллективного договора, принятого в 1922 году, по мнению Цектрана, сыграла исключительно важную роль в сплочении железнодорожников. Заключение коллективных договоров, ставших надежным гарантом защиты прав и интересов железнодорожников, прочно вошло в жизнь, сыграло огромное значение в их судьбе в восстановительный период, а также в годы первых пятилеток. Но в последующие годы практика заключения колдоговоров постепенно прекратилась и возобновилась лишь в 1947 году.

Существенные положительные результаты, достигнутые профсоюзом по улучшению условий труда железнодорожников, организации их культурного досуга, решению жилищных, продовольственных проблем и

других насущных вопросов, позволили заметно повысить его роль и авторитет среди тружеников железнодорожного транспорта.

Особенно ощутимыми были результаты в области заработной платы. В результате проведенной союзом большой работы значительно повысился уровень заработной платы. К началу 1923 года она в среднем по всем службам составляла 32 рубля 80 копеек, в 1924 году ее размер составил 44 рубля 50 копеек, в 1925 году — 60 рублей, а в начале 1927 года — 70, то есть за четыре года заработная плата выросла более чем в 2 раза.

Достигнутые профсоюзом положительные результаты в социальной жизни железнодорожников способствовали росту его рядов. Об этом свидетельствуют следующие данные. На 1 января 1923 года профсоюз насчитывал 699 500 членов профсоюза и 1096 месткомов; в 1924 году — 789 тысяч членов профсоюза и 1130 месткомов; в 1925 году — 809 тысяч членов профсоюза и 3967 месткомов; в 1926 году — 910 тысяч членов профсоюза и 4985 месткомов; в 1927 году — 1082 тысячи членов профсоюза и 5150 месткомов. К началу 1927 года не состояли членами профсоюза только 2,7 процента к общему числу железнодорожников.

В это время на Дальнем Востоке...

4-5 апреля 1920 года произошло провокационное вооруженное выступление японских интервентов в главных населенных пунктах Дальнего Востока. Стреляли по мирным городам и гражданам. Особенно пострадал Хабаровск, превращенный пушечной канонадой и начавшимися пожарами в развалины. Погибли несколько тысяч людей. Японские войска заняли всю линию железной дороги от Владивостока до Хабаровска, два пролета амурского моста были взорваны отступавшими на левый берег партизанами.

6 апреля 1920 года для предотвращения возможных военных столкновений между РСФСР и Японией по решению политического руководства Советской России создана буферная Дальневосточная республика — ДРВ. Конституция ДРВ декларировала независимость и демократичность созданного государства с собственным правительством в Чите. В ноябре этого же года был образован Дальневосточный округ путей сообщения, объединивший управление Забайкальской, Амурской и Уссурийской железных дорог.

В условиях существования ДРВ профсоюз железнодорожников решительно отстаивал важнейшие интересы рабочих — достойную заработную плату, нормальный прожиточный минимум, восьмичасовой рабочий день, увеличение количества выходных и праздничных дней в году, дополнительные отпуска отдельных категорий работников. Облегчение женского и особенно детского труда, отмены обязательных сверхурочных работ, вычетов из зарплаты. В качестве способов борьбы профсоюз использовал коллективный договор, локальные переговоры с администрацией, а в экстренных случаях — бойкоты и стачки. В 1920 году, действуя через Дальневосточный совет профсоюзов, дорпрофсоюз вступил в конфликт с правительством ДРВ, добиваясь изменения тарифной политики и



Делегаты съезда профсоюзов от Уссурийского узла. 1926 год

повышения прожиточного минимума железнодорожников.

С началом советизации Дальнего Востока (конец ноября 1922 года) восстановлению, достройке и реконструкции на Уссурийской дороге подлежали железнодорожные депо и мастерские, путевое хозяйство и мосты, паровозы и вагоны пассажирского и грузового парков. Содействуя руководству в работе по укреплению хозяйственного содержания дороги, дорожный профсоюзный комитет находил возможность улучшения культурно-бытового обслуживания тружеников магистрали.

Организационная структура

Росту численности профсоюза во многом способствовала реализация постановления, принятого на пленуме Цектрана. В нем говорилось, что «...основная задача союзной деятельности на ближайшее время по-прежнему остается в развитии, расширении и углублении своих организаций в сторону наиболее полного охвата масс путем всестороннего обслуживания и защиты их экономических и правовых интересов, а также духовных запросов. Эта задача может быть успешно разрешена лишь путем приближения всего аппарата профсоюзных органов к массам, совершенствования их структуры в целях более глубокой связи аппарата и профсоюзов».

С увеличением численности профсоюза росло количество низовых союзных организаций и профсоюзного актива. С конца 1922 года по январь 1927 года число месткомов выросло почти в пять раз. Они избирались ежегодно. При месткомах создаются различные комиссии: по охране труда, культурно-просветительная, производственно-массовая и другие.

Для лучшей связи с железнодорожниками узаконивается так называемый делегатский институт, избираемый по норме 1 делегат от 10 членов союза. На предприятиях высшим органом союза являются общие, созываемые один раз в месяц, и делегатские, созываемые два раза в месяц, собрания. Месткомы регулярно отчитываются на общих и делегатских собраниях о выполнении принятых на них решений. Благодаря этому значительно укрепилась связь союза с его членами, а главное, была создана система широкого и оперативного

информирования железнодорожников о ходе работы органов союза и достигнутых ими результатах.

В структуре профсоюза, особенно на крупных предприятиях, появляется новая форма — цеховые комитеты и бюро. Эти органы, избираемые непосредственно в цехах и организующие там профсоюзную работу, позволили значительно разгрузить месткомы от текущих дел, усилить руководство профсоюзным активом, ускорить разрешение производственных конфликтов и приблизить профработников к членам профсоюза.

Позднее, на всесоюзном совещании по организационным вопросам, было признано необходимым считать первичной профсоюзной организацией производственную группу во главе с профорганизатором, который избирался на собрании на тот же срок, что и местком.

Все более возрастающая роль профсоюза, достигнутые им результаты в социальной жизни железнодорожников усиливают его авторитет. Быть членом союза стало престижным для железнодорожников. В ЦК союза поступают многочисленные заявления и просьбы отдельных коллективов и рабочих о приеме их в профсоюз. Примечательным является тот факт, что в некоторых письмах, присланных в ЦК союза, выражалось недовольство действиями профсоюзных органов, необоснованно отказывавших в приеме в профсоюз.

Стоит отметить, что, несмотря на имевшие место перегибы во внутрисоюзной работе, в целом в начале 20-х годов прошлого столетия ряды союзов организационно крепки, повышался уровень исполнительской дисциплины. Но, укрепляясь организационно, профсоюз вместе с тем все более принимал на себя функции производственного характера, все меньше уделяя внимания своим прямым — защитным функциям. Хозяйственные функции за профсоюзами все более закреплялись «железной» рукой партии. Только в 1925—1927 годах было принято около десятка партийных документов, обязывающих профсоюзы заниматься хозяйственной деятельностью. В профсоюзе железнодорожников, как и в других профсоюзах, происходит процесс «орбачивания» профсоюзного аппарата, его чистка, что привело в конечном

счете к изгнанию немалой части опытных профсоюзных работников с аппаратной работы.

Железнодорожники и водники разъединились

2 октября 1922 года в Москве открылся Второй Всероссийский съезд союза работников железнодорожного и водного транспорта. Его представляли 73 делегата, в числе которых были 43 железнодорожника и 24 водника. Главным на съезде было обсуждение вопросов, связанных с выходом транспорта из тяжелого состояния вследствие разрухи. Съезд определил пути этого выхода. Основными из них стали: ужесточение режима экономии, решительная борьба с разгильдяйством и хищениями грузов, повышение производительности труда.

Съездом был взят курс на совершенствование работы профсоюзных организаций в области дальнейшего повышения эффективности использования инженерно-технической мысли. В соответствии с ним уже в декабре 1922 года проходит I Всероссийский съезд инженерно-технических сил железнодорожников, на котором была образована ассоциация инженеров. А на II съезде эта ассоциация была переименована в научно-техническое общество железнодорожного транспорта.

На съезде профсоюза остро встал вопрос о дальнейшем существовании объединенного профсоюза. В ходе прений выяснилось, что в работе союза имеются огромные трудности организационного характера. Особенно переживали эти трудности местные органы профсоюза, которые фактически за все время существования союза так и не смогли объединиться.

Для более полного удовлетворения интересов членов профсоюза съезд постановил создать два автономных союза: железнодорожников и водников. После принятия такого решения второй съезд объединенного союза 4 октября завершил свою работу, и с этого момента начали работать два отдельных съезда: VI — союза железнодорожников и V — союза водников. Председателем ЦК профсоюза железнодорожников избирается А. А. Андреев.

Подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

МОЙ АДРЕС НЕ ДОМ И НЕ УЛИЦА...

В современном мире граждане, которым по тем или иным причинам пришлось покинуть свою родину, часто попадают в бесправное и даже унижительное положение. За примерами далеко ходить не надо.

Просящие милостыню женщины в среднеазиатских одеждах с маленькими детьми, толпы иностранных рабочих, заполонивших стройки, где они выполняют самую тяжелую и дешевую работу. Кто эти люди? Какими правами они обладают? На эти и другие вопросы искали ответы представители Федеральной миграционной службы РФ, Управления Верховного комиссара ООН по делам беженцев в России, журналисты, правозащитники и ученые в ходе совещания «Роль СМИ в формировании общественного мнения по отношению к лицам в ведении УВКБ ООН», которое прошло в Хабаровске.

Под защитой конвенции

В 1993 году Россия присоединилась к Конвенции 1951 года, касающейся прав беженцев и приняла закон «О беженцах». В принципе если не принимать во внимание юридические проволочки, сегодня получить право легального существования в нашей стране может любой иностранец. Но, как отметила в своем выступлении представитель управления Верховного комиссара ООН по делам беженцев в России Геше Карренброк, далеко не каждый мигрант знает, что для этого нужно делать и куда обращаться. Сказывается и негативное отношение к приезжим со стороны общества. Международная конвенция дает четкое определение того, кто подпадает под категорию беженцев. Это люди, которые в силу вполне обоснованных опасений стать жертвой преследования по признаку расы, вероисповедания, гражданства, принадлежности к определенной социальной группе или политических убеждений не могут находиться на территории своей страны, пользоваться ее защитой.

Вопрос о присвоении статуса беженца решает Федеральная миграционная служба, куда человек должен обратиться с соответствующим ходатайством. Главное, прося убежища у другого государства, иностранный гражданин обязан предоставить веские доказательства того, что действительно может рассчитывать на этот статус.

В том случае, если в первой инстанции ФМС отказали в получении статуса беженца, человек имеет право обжаловать это решение в вышестоящей инстанции этого ведомства.

Беженцем можно стать на время. Допустим если гражданин бежал из своей страны, потому что там идет война или политические беспорядки. Статус временного беженца дается на один год.

Однако, судя по статистике, озвученной на совещании начальником управления по вопросам гражданства ФМС РФ Михаилом Утяцким, идти к легализации подобным путем мигранты хотят меньше всего.

С 2005 по 2010 год с ходатайством о получении статуса беженца обратились всего 12 114 человек из 25–30 стран. Для такой большой страны, как Россия, это очень мало. Для сравнения: Германия, Великобритания ежегодно получают от 60 до 100 тысяч обращений.

Ищут убежище в России в основном выходцы из Афганистана, Ирана, Грузии, Казахстана. За пять лет смогли получить статус беженца 786 человек. Все они проживают в основном в центральной полосе страны. Вот для Дальнего Востока тема беженцев, по словам Утяцкого, вообще не актуальна. На весь регион официальных беженцев всего-то 10 человек.

Между тем только за 6 месяцев этого года на территорию нашей страны въехали 7,5 миллиона иностранцев. Только 4 миллиона человек встали на учет. А ведь извещение о постановке на него иностранец может отправить в органы ФМС обычной почтой! В Дальневосточном регионе на миграционном учете 240 тысяч человек, а только за этот год въехали 257 тысяч иностранцев.

По мнению Утяцкого, в лучшую сторону начала меняться ситуация с трудовой миграцией. По данным ФМС, в этом году разрешение на работу в России получили более 60 тысяч человек, что на 5 процентов больше по сравнению с прошлым годом. Чуть более 9 тысяч из них работают на Дальнем Востоке.

По мнению ведущего научного сотрудника Центра миграционных исследований Дмитрия Полетаева, закон о привлечении иностранной рабочей силы со всеми последними изменениями еще далек от совершенства. Работодателям приходится сталкиваться с массой административных барьеров, собирать горы документов, месяцами ждать решения и предоставления квот, так что многие предпочитают идти нелегальным путем. А без трудовых мигрантов России и особенно Дальнему Востоку, где численность населения достигла уровня 1975 года — 6,5 миллиона человек, не обойтись. Трудоспособного из них не наберется и половины.

Без гражданства в своей стране

По мнению уполномоченного по правам человека Хабаровского края Юрия Березуцкого, на Дальнем Востоке государственная программа по добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом, фактически «провалилась». По состоянию на 30 августа 2010 года на территорию края прибыл 71 участник этой программы и 78 членов их семей. — Начинать эту программу нужно было по-другому, — считает Юрий Николаевич, — с легализации тех, кто уже живет на территории Российской Федерации. А то получается, что получить сегодня гражданство тем, кто недавно приехал, проще, чем человеку, который живет в стране с рождения. Правозащитники постоянно твердят, что людям, давно живущим на территории России, нужно разрешить подавать заявления на участие в этой программе. Что мешает им легализоваться? То, что у нас нет соответствующего закона. Люди, которые живут десятилетиями в России, рассматриваются нашим сегодняшним законом о правовом положении иностранных граждан так, как будто они только что приехали. С них требуют миграционную карту — откуда она у них?

До 2002 года, когда был принят нынешний закон о гражданстве, бывшие граждане СССР жили в России и

беспрепятственно регистрировались по месту жительства. Некоторые, особенно пожилые люди, вообще не подозревали, что они не граждане России. Приехал человек в 1993 году к дочери из Молдавии или Казахстана и живет. В 2002 году закон поменялся, и оказалось, что теперь он гражданин другого государства. Чтобы получить право жить в России, должен вернуться туда, откуда когда-то приехал, собрать кучу разных документов, отказаться от того гражданства и только после этого попытаться получить право на проживание здесь.

В категорию лиц без гражданства попала и молодежь, рожденная в первой половине 90-х на территории других бывших советских республик. Детей в Россию привезли с собой родители, которые имели российское гражданство. О том, какое гражданство будут иметь их дети, многие попросту не задумывались. Сегодня повзрослевшим детям, у которых в свидетельствах о рождении указано другое государство, российские паспорта на дают. И они даже не могут начать процедуру вступления в гражданство, потому что у них нет никакого удостоверения личности.

По данным Управления миграционной службы по Хабаровскому краю, с 2005 года по 1 июня 2010 года по этому вопросу обратились 9211 человек. По 80 процентам обратившихся приняты решения, по остальным продолжается работа. — К сожалению, соглашения об упрощенном порядке приобретения гражданства Российской Федерации заключены лишь с Беларусью, Казахстаном и Киргизской республикой, — сказал Березуцкий, — действуют договор и соглашение России с Таджикистаном и Туркменистаном о двойном гражданстве. На территории Дальневосточного федерального округа из государств — участников СНГ свои дипломатические представительства имеют только Беларусь, Украина и Армения. Такое положение дел крайне затрудняет процедуру получения документов для иностранцев.

Между тем, по мнению Березуцкого, качественные характеристики тех, кто сегодня приезжает на Дальний Восток из стран СНГ и подает заявления о приеме в гражданство Российской Федерации, оставляют желать лучшего. Большинство молодых людей, прибывающих в край прежде всего из государств Средней Азии, не имеют специальностей и стажа работы, не владеют или слабо владеют русским языком.

Учитывая, что значительное число въезжающих в наш край занимаются в основном торговлей, лесозаготовкой и сбором дикоросов, заполнение территории мигрантами может привести к ухудшению материального положения коренного населения, ослаблению экономической безопасности. Поэтому, как считает Березуцкий, должен быть создан инструмент регулирования региональных и общегосударственных рынков труда, способствующий достижению сбалансированности между спросом и предложением рабочей силы и обеспечению рациональной занятости населения.

Оксана ОМЕЛЬЧУК

«Тихоокеанская звезда»

ЭТО ИНТЕРЕСНО ЗАРЯДИ МОЗГИ

Упражнения для мозга, такие как чтение, графомания и карточные игры, способны остановить ухудшение памяти при риске развития деменции, сообщает журнал Академии неврологии.

Исследование включало 488 человек в возрасте 75–85 лет без диагноза слабоумия. На протяжении пяти лет у 101 участника была выявлена деменция.

В начале исследования люди заполнили анкеты, отмечая, занимаются ли они чтением, творчеством, решают ли кроссворды, играют ли в карты или осваивают музыкальные инструменты. В зависимости от частоты занятий в неделю участникам начислялись баллы.

В среднем пациенты участвовали лишь в одной из шести активностей ежедневно. Десять участников вовсе не интересовались ничем, а 11 — упражняли мозг только раз в неделю. Проведя анализ, ученые выяснили, что каждое дополнительное занятие для мозга отсрочило снижение памяти на 0,18 года. Так участник, который 11 раз в неделю занимался чем-то для собственного развития, на 1,29 года позже других ощутил признаки ухудшения памяти.

Даже с учетом фактора образования, умственная активность оставалась весомым методом профилактики слабоумия.

ЧАЙ КАК СРЕДСТВО ДЛЯ ПОХУДЕНИЯ

Канадские специалисты из Королевского университета в ходе исследования выяснили, что мужчины, которые употребляют достаточное количество горячего бодрящего напитка, обладают идеальными фигурами.

Исследование ученых проходило среди работников здравоохранения, оно началось в 1986 году, в нем участвовали 3823 представителя сильного пола разных возрастов, которые имели предрасположенность к ожирению.

Первая группа мужчин ежедневно употребляла несколько чашек чая, а вторая группа — других напитков или кофе.

По истечению срока исследования оказалось, что любители чая обладают более стройным телосложением, чем любители других напитков.

КОФЕ ПРОТИВ ПОДАГРЫ

Четыре чашки кофе в день могут более чем наполовину уменьшить риск развития подагры у женщин, уверяют американские исследователи. Ученые из Бостонского университета и Гарвардской медицинской школы на протяжении 26 лет наблюдали за здоровьем и питанием почти 90 тысяч медсестер. За это время подагра была диагностирована у 900 испытуемых.

Анализ пищевых привычек женщин показал, что менее прочих заболеть рисковали те, кто длительное время пил много-много кофе. В частности, четыре чашки кофе снижают риск появления недуга на 57 процентов, две-четыре — на 22, а одна — всего на 3 процента. Почему кофе столь лечебно, ученые пока не знают. А предположения такие: напиток сокращает уровень инсулина в крови, вследствие чего уменьшается содержание мочевой кислоты, что и обеспечивает защитный эффект от подагры. Кофеин же не играет никакой роли, поскольку декофеинизированный кофе влияет на подагру точно так же. Результаты исследования были опубликованы в издании American Journal of Clinical Nutrition.

РОБОТ УМЕЕТ ЛГАТЬ

Сотрудники Технологического института Джорджи разработали прототип робота, способного специально вводить в заблуждение других роботов. Как сообщает источник, данный проект финансируется Военно-морским флотом США, результаты его будут использоваться в военной сфере, а также других областях.

В робота были заложены два ключевых условия, благодаря которым он должен распознать ситуацию, в которой можно хитрить, это может быть наличие конфликта между роботом-обманщиком и другим роботом и безусловная выгода обманных действий.

В ходе разработки данного робота уже были проведены около 20 экспериментов с участием двух автономных киборгов. Во время одного из опытов робот-лжец вводил коллегу в заблуждение, заставляя думать, что он скрылся в коридоре, а сам прятался в коробке под самым носом у преследователя. В итоге прачущийся киборг сумел обмануть ищущего в 75 процентах испытаний.

По данным создателей, новые роботы смогут работать в условиях, приближенных к реальным и применяться в различных ситуациях. К примеру, боевые киборги во время военных операций могут прятаться, чтобы не быть уничтоженными и сохранить ценную информацию. Механические лгуны могут быть также использованы при спасении людей. В этом случае робот должен уметь обманывать человека, чтобы успокоить паникующую жертву и заручиться ее доверием.

Как отмечает источник, роботы-обманщики могут также и обхитрить человека, чтобы принести ему неприятности в обычных ситуациях. В автоматизированные системы могут заложить возможность их незитичного поведения. В связи с этим авторы исследования считают, что необходимо разработать для подобных роботов специальную этику, которая бы не позволила им вводить людей в заблуждение.

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. Распространяется бесплатно.

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

Редактор — Антонина ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 4870 экз. Заказ № 4722. Подписано в печать по графику 15.09.2010 в 17-00.