

# ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



3 ноября 2010 г.  
№ 20 (125)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

## НАБОЛЕВШИЙ ВОПРОС

Рост числа сверхурочной работы локомотивных бригад по-прежнему остается нерешенной проблемой на Дальневосточной железной дороге

На состоявшемся в сентябре заседании президиума дорпрофсоюза был рассмотрен вопрос о соблюдении режима труда и отдыха работников локомотивных бригад в 2010 году. Было отмечено, что рост сверхурочных часов работы был допущен всеми эксплуатационными локомотивными депо, кроме депо Новый Ургал. «Лидером» по данным показателям оказалось депо Хабаровск-2, локомотивные бригады которого отработали сверхурочно 99,3 тысячи часов. В чем причины роста и какие меры принимаются со стороны руководства и профсоюзного комитета депо, попытался выяснить наш корреспондент. К сожалению, начальник эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 Олег Байер от разговора с корреспондентом отказался. Так что ситуацию комментирует председатель профсоюзного комитета депо Александр НАЗАРОВ.

— К сожалению, в этом году сверхурочная работа превышает все допустимые пределы. За сентябрь мы зафиксировали 17 014 сверхурочных часов работы. На оплату сверхурочной работы мы только в сентябре потратили более 951 тысячи рублей. На заседании профкома ежемесячно рассматриваются все случаи переработки, но пока реальных сдвигов нет. Руководителю администрации выгоднее иметь сверхурочные часы, чем содержать полный штат. Увеличение штата влечет за собой рост расходов по коллективному договору, напри-



мер, по всем выплатам социально характера. Поэтому проще существующим коллективом допустить некое количество сверхурочных часов, чем увеличивать штат. Мы подсчитали, что администрациям всех уровней сложившаяся ситуация выгодна, так как содержание дополнительного контингента обходится 4,2 раза дороже.

— Каковы, на ваш взгляд, основ-

ные причины переработки?

— Во-первых, причиной переработки зачастую становится нерациональное использование локомотивных бригад. Например, путейцы заказывают хозяйственные работы: ремонт пути, путеизмерительные работы и т. д. Мы направляем туда локомотив и локомотивные бригады, а заказанные работы по каким-то причинам переносятся. Погода

помешала, движенцы задерживаются. Работа отменяется. И бригада, простояв без дела порядка четырех часов, возвращается в депо, не произведя никакой работы. А ведь на это бесцельно потраченное время были направлены и люди, и топливо. Все это непроизводительно. Таких случаев достаточно много.

Окончание на 4-й стр.

## БЫТЬ УСЛЫШАННЫМИ

Этого хотят профсоюзные лидеры в период переговоров по подготовке нового колдоговора

18 октября состоялось первое заседание двусторонней комиссии ОАО «РЖД» и первичной профсоюзной организации ОАО «РЖД» Роспрофжелеза по подготовке Коллективного договора компании на 2011–2013 годы. О первых результатах работы комиссии и рабочих групп рассказывает председатель профсоюза Николай Никифоров.

— Первичная профсоюзная организация ОАО «РЖД» Роспрофжелеза официально вступила в коллективные переговоры с ОАО «РЖД», направив 22 сентября вместе с извещением профсоюзный вариант коллективного договора. Сами переговоры официально начались 28 сентября, но им предшествовала большая подготовительная работа. На сегодняшний день состоялись 3 официальных заседания рабочей группы и 18 заседаний подгрупп, которые работают по отдельным разделам договора.

— Николай Алексеевич, можно ли уже говорить о первых результатах переговоров?

— Нам удалось договориться по 70 процентам пунктов коллективного договора. Должен сказать, что переговоры идут не просто, но, как известно, в споре рождается истина. Осталось 39 пунктов договора, по которым есть разногласия. Рабочей группе предложено продолжить консультации и подготовить согласованное решение.

— Коллективный договор вновь принимается на три года?

— Да. Комиссия приняла решение, что новый Коллективный договор ОАО «РЖД» будет заключен на 3 года и будет действовать с 1 января 2011 года по 31 декабря 2013 года. Но принципиальное его отличие в том, что договор будет единым для всей компании. То есть в филиалах, структурных подразделениях и представительствах компании договоры заключаться не будут.

Мы договорились, и это очень важно, что региональные особенности филиалов будут закреплены отдельными локальными нормативными актами. Но пока не решено: будет ли это локальный нормативный акт компании или филиалам будет дано право принимать свои нормативные акты, отражающие региональные особенности.

Достигнута договоренность по новой структуре договора и названиям большинства разделов, так как, по большому счету, сути договора это не меняет. Профсоюзная сторона также предлагает дополнительно выделить разделы «В сфере содействия занятости» и «Социальное партнерство».

Терминология договора пополнилась новыми понятиями, такими



как система социальной поддержки персонала (ССПП) и компенсируемый социальный пакет (КСП), индивидуальный соцпакет и другими.

Окончание на 2-й стр.

В ЭТОМ НОМЕРЕ

### СТИПЕНДИАТ ЦК ПРОФСОЮЗА



Ежегодно активистам студенческого профсоюза железнодорожных вузов назначается стипендия Центрального комитета Роспрофжелеза. В их число входит и пятикурсник ДВГУПСа Александр Ташкин.

Стр. 3

### БЕЗ РИСКА ДЛЯ ЖИЗНИ

Должны выходить на работу железнодорожники



В текущем году в хозяйстве электрификации и электроснабжения ОАО «РЖД» был допущен значительный рост производственного травматизма. За 9 месяцев 2010 года погибли 12 работников хозяйства, всего травмированы 42 работника. Об этом было сказано на президиуме ЦК Роспрофжелеза, состоявшемся в октябре.

О том, как обстоят дела в хозяйстве электрификации на Дальневосточной железной дороге, читайте в этом номере.

Стр. 5

### ГОСТЕЙ ПРИНИМАЛИ, ДЕТЕЙ ПОКАЗАЛИ

Гостей со всей страны принимал НДОУ «Детский сад № 254 ОАО «РЖД». Детский сад поделился своим передовым опытом работы по профориентации дошкольников; делегаты обсудили проблемы в области дошкольного образования, поделились инновациями образовательной деятельности.

Стр. 6

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

## ПОБЕДИТЕЛИ

в дорожном соревновании за третий квартал 2010 года

## Первое место:

- внеклассная железнодорожная станция Находка;
- грузовая железнодорожная станция Дземги;
- участковая железнодорожная станция Смоляниново;
- эксплуатационное локомотивное депо Облучье;
- Ургальская дистанция пути;
- Ургальская дистанция электроснабжения;
- Ургальская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
- Комсомольская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;
- Хабаровская дистанция гражданских сооружений;
- Хабаровская механизированная автобаза;
- Дворец культуры железнодорожников на ст. Владивосток;
- санаторий-профилакторий «Экспресс».

## Второе место:

- внеклассная железнодорожная станция Хабаровск-1;
- грузовая железнодорожная станция Спасск-Дальний;
- участковая железнодорожная станция Угольная;
- эксплуатационное локомотивное депо Новый Ургал;
- эксплуатационное вагонное депо Тынды;
- шестая Хабаровская дистанция пути;
- Комсомольская дистанция пути;
- Облученская дистанция электроснабжения;
- Уссурийская дистанция гражданских сооружений;
- Дом культуры железнодорожников на ст. Новый Ургал.

## Третье место:

- грузовая железнодорожная станция Биробиджан;
- участковая железнодорожная станция Облучье;
- эксплуатационное локомотивное депо Партизанск;
- Горинская дистанция пути;
- Высокогорненская дистанция пути.

ОБСУДИЛИ  
СОГЛАШЕНИЕ

В результате конструктивной совместной работы Российскому профсоюзу железнодорожников и транспортных строителей и объединению «Желдортранс» удалось подготовить соглашение, в соответствии с которым работники организаций железнодорожного транспорта будут иметь гарантированный минимальный пакет льгот и гарантий и основу для заключения коллективных договоров предприятий.

Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта включает содержательные разделы: «Гарантии в сфере рабочего времени и времени отдыха», «Гарантии в сфере оплаты труда», «Развитие кадрового потенциала», «Содействие занятости», «Охрана труда и окружающей среды», «Социальные гарантии», «Обязательства сторон».

Председатель профсоюза Николай Никифоров сообщил, что подготовленным соглашением предусмотрена обязательная индексация заработной платы на уровне роста потребительских цен на товары и услуги на основании данных Федеральной службы государственной статистики, но не ниже среднегодового индекса роста потребительских цен. Сохранена выплата единовременного поощрения за добросовестный труд в зависимости от стажа при увольнении в связи с уходом на пенсию впервые независимо от возраста, в том числе по инвалидности первой и второй группы.

В коллективных договорах организаций железнодорожного транспорта может быть предусмотрен повышенный размер выплат для почетных железнодорожников и лиц, имеющих звание «Лауреат премии Роспрофжела».

— Соглашение сохраняет в числе льгот проезд по личным надобностям в купейном вагоне поездов дальнего следования всех категорий один раз в год и проезд в пригородном сообщении или в поездах дальнего следования (при отсутствии пригородного) на суммарное расстояние двух направлений до 200 км (ранее было 150 км) или оплату (компенсацию) проезда работникам и находящимся на их иждивении детям в возрасте до 18 лет, — подчеркнул Николай Никифоров.

В соответствии с документом каждый час работы в ночное время оплачивается в повышенном размере по сравнению с работой в нормальных условиях. Конкретный размер оплаты труда за работу в ночное время устанавливается коллективным договором, локальным нормативным актом, трудовым договором, но не ниже 40 процентов часовой тарифной ставки (должностного оклада).

— В целом же соглашение получилось даже несколько лучше действующего, — считает лидер профсоюза. — Так, работникам, например, будет выдаваться второй комплект спецодежды с учетом сроков носки (ранее такого положения не было). Документом предусмотрена организация отдыха и оздоровления детей. Всем детям работника, погибшего вследствие несчастного случая на производстве по вине работодателя, будет выплачиваться ежемесячное пособие до достижения ими возраста 18 лет в размере не менее 2300 рублей.

Не забыты и неработающие пенсионеры — ветераны железнодорожной отрасли. Удалось сохранить весь набор льгот и гарантий пенсионерам в соответствии с действующим соглашением, в том числе повышенные гарантии для участников Великой Отечественной войны и почетных железнодорожников.

За первую половину 2010 года в объединение работодателей «Желдортранс» вступили 15 организаций, сегодня их уже более 40 против 14 в 2008 году, когда объединение только зарождалось. Только за 2010 год из ОАО «РЖД» выделено несколько десятков дочерних и зависимых обществ, поэтому процесс распространения льгот и социальных гарантий на всех работников отрасли будет продолжаться.

Информцентр Роспрофжела

ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗОВ  
ОТЧИТАЛАСЬ

Во Владивостоке состоялась Пятая отчетно-выборная конференция Федерации профсоюзов Приморского края. В работе конференции приняли участие председатель Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков, представители администрации Приморского края, член Совета Федерации Федерального Собрания РФ от Приморья Владимир Кикоть, председатели территориальных, региональных и отраслевых комитетов профсоюза, первичных профсоюзных организаций.

Самые многочисленные членские организации федерации — краевая организация профсоюза работников народного образования и науки РФ, краевая организация профсоюза работников здравоохранения РФ,

Владивостокский филиал дорпрофсоюза на Дальневосточной железной дороге, территориальная общественная профсоюзная организация работников агропромышленного комплекса РФ, Приморская краевая организация профсоюза работников организации всероссийского Электропрофсоюза.

В докладе председателя Федерации профсоюзов Приморского края Виктора Пинского отмечалось, что в 2005—2010 годах профсоюзы в крае работали в сложных условиях, особое влияние на жизнь оказал мировой финансовый кризис. Профсоюзный мониторинг рынка труда в Приморье фиксировал элементы рабства и принуждения к бесплатному труду, отказ

работодателей от выполнения обязательств коллективных договоров, массовые сокращения. Деятельность ФППК была направлена на максимальную защиту членов профсоюза, контроль за соблюдением трудового законодательства, обеспечение занятости. Активно использовались для решения поставленных задач массовые действия. ФППК выводила людей на общекраевые и локальные акции протеста. В большинстве случаев профсоюзам удавалось заставить работодателя устранять причины конфликта и нарушения законодательства.

Одной из больших побед федерации отмечалось сохранение завода «Вольфрам» в поселке Светлогорье, возвращение его работникам долгов по заработной плате за семимесячный период и передача завода в муниципальную собственность.

Большинством голосов председателем Совета Федерации Приморского края избран Виктор Пинский. В состав Совета Федерации избрана председатель Владивостокского филиала дорпрофсоюза Наталья Лямина.

По окончании конференции председатель ФНПР Михаил Шмаков вручил ряду профактивистов награды. В их числе правовой инспектор труда профсоюза Владивостокского филиала дорпрофсоюза Сергей Петрик, награжденный за большой вклад в развитие профсоюзов России почетной грамотой ФНПР.

Наталья РЯБОВА

БЫТЬ  
УСЛЫШАННЫМИ

Окончание. Начало на 1-й стр.

— Николай Алексеевич, не секрет, что железнодорожники с волнением воспринимают подготовку нового документа, определяющего, по сути, как они будут жить в ближайшие годы. Людей беспокоят и пенсионные выплаты, и материальная поддержка, бесплатный билет, отдых и лечение. Уже есть понимание, какие именно гарантии и льготы сохранятся в новом договоре?

— Принято, я считаю, важнейшее решение о сохранении индексации заработной платы работникам. При этом в новом договоре будет изменен только ее порядок — вместо ежеквартальной она будет проводиться два раза в год упреждающим порядком и с последующей доиндексацией, если Минэкономразвития ошибается в прогнозах. В этом принципиальная позиция профсоюза.

По предложению профсоюза в проекте договора сохранен раздел по неработающим пенсионерам. Хотя первоначально разработчики договора от ОАО «РЖД» предполагали перенести гарантии льгот для пенсионеров в локальные нормативные акты.

Хочу подчеркнуть, что будут сохранены выплаты за добросовестный труд при уходе на пенсию в зависимости от стажа. Каждый год у работников возникают сомнения, сохранится ли эта форма поддержки, не надо беспокоиться — льгота сохранится, а ее отмена и не планировалась.

В проекте договора сохранены гарантии предоставления бесплатных железнодорожных билетов прак-

тически на том же уровне, что и сейчас. А также сохраняются обязательства по оказанию различной материальной помощи и поддержки: при рождении ребенка, на похороны и другие. Но в настоящее время еще обсуждается вопрос о размерах сумм. Сохраняются и нормы, связанные с организацией лечения и отдыха.

Еще не принято решения об изменении норм суточных. Существующая норма — 100 рублей. И эта норма не индексировалась уже более 6 лет. Предложение профсоюза — установить минимальный размер суточных не менее 200 рублей.

Остается открытым вопрос по обеспечению гарантий для машинистов и помощников, не прошедших медицинскую комиссию. Это очень важная проблема для большого числа работников компании.

— В новой структуре договора есть специальные разделы о деятельности профсоюза?

— Да, есть, но мы предложили изложить это одним разделом — «Социальное партнерство». Усилены в проекте договора обязательства профсоюза и работников за соблюдение трудовой и производственной дисциплины, а также за хищение грузов и собственности компании.

— Как изменятся сроки подведения итогов реализации колдоговора?

— Достигнута договоренность, что на уровне центра итоги подводятся два раза в год на заседании правления ОАО «РЖД» и профкома первичной профсоюзной организации компании. В филиалах и структурных подразделениях компании — также два раза в год на

конференциях работников.

Кроме того, для филиалов, дирекций и структурных подразделений компании на территории дорог итоги выполнения договора будут подводиться на специальных социально-экономических форумах и ассамблеях социальных партнеров. Такая форма вводится для координации деятельности всех структур на дороге, их объединения, выработки общих решений для улучшения производственно-финансовой деятельности и сравнения того, как реализуется колдоговор в каждой из них.

— Коллективный договор должен быть подписан к 1 декабря?

— Да, такую дату мы определили. В целом, хотя и сложно, но переговорный процесс идет, находятся компромиссные решения и есть надежда, что новый коллективный договор будет не хуже, чем прежний, а более совершенный, направленный на мотивацию труда в компании и сохранение социальных льгот и гарантий для ее работников.

Беседовала  
Наталья ПАШКАЛОВА

Когда материал был готов в печать, состоялось селекторное совещание председателя ЦК Роспрофжела Николая Никифорова, на котором он сообщил, что договоренность достигнута в более 80 процентах пунктов. 18 процентов находятся в стадии согласования. Николай Алексеевич выразил надежду, что состоится конструктивный диалог, и все предложения профсоюза будут услышаны.

# СТИПЕНДИАТ ЦК РОСПРОФЖЕЛА



**Ежегодно активистам студенческого профсоюза железнодорожных вузов назначается стипендия Центрального комитета Роспрофжела. В их число входит и пятикурсник ДВГУПСа Александр Ташкин.**

Интересным фактом из биографии Александра можно считать его рождение в городе Чойбалсан Монгольской народной республики. Отец — военный эпидемиолог. А вот сына медицина никогда не интересовала. К биологии и химии душа Александра не прикипела. Зато были другие увлечения: театр, плавание. В 9 классе он заинтересовался проблемами техники и связи и вскоре понял, что именно в этом направлении хочет профессионально развиваться. Выбор Александра не случайно пал на ДВГУПС. Ему всегда нравилась железная дорога. А в детстве он даже хотел быть машинистом.

В будущем году Александр станет выпускником Института управления автоматизации и телекоммуникации ДВГУПСа по специальности «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте». А выпускника с таким дипломом в руках можно с уверенностью назвать перспективным. Рынок различных видов связи сейчас активно развивается.

А пока Александр успевает совмещать подготовку дипломной работы «Строительство волоконно-оптической линии связи Хабаровск—Южно-

Сахалинск» с помощью студентов, обращающимся за поддержкой в профсоюз. Общение с людьми Александру всегда нравилось. Возможно, поэтому уже на первом курсе он стал старостой своей группы. С подготовки первой совместной поездки одногруппников на природу и началась его организаторская деятельность.

— В нашем профсоюзе состоят шесть тысяч студентов, и каждый из них обладает большим перечнем прав и преимуществ, — рассказывает Александр. — У нас обширное поле деятельности: социальная защита, организация и проведение культурно-массовых и спортивных мероприятий, решение жилищно-бытовых вопросов студенчества. Поэтому 214 рублей профсоюзных взносов, которые ребята платят раз в семестр со стипендий или других доходов, окупаются буквально за пару походов в кинотеатр: для студента скидка в 100 рублей вполне ощутима.

Свою деятельность в профсоюзе Александр начал простым активистом. Будучи первокурсником, он горел желанием участвовать в увлекательной жизни студенческого объединения. Стартовым этапом стала помощь профсоюзной организации родного университета. В процессе агитации, сбора взносов, организации мероприятий Александр увидел жизнь профсоюза изнутри, проникся его идеями. Сегодня он — один из

двадцати профсоюзного комитета ДВГУПСа, где у каждого свои обязанности. У Александра своя сфера деятельности. Он руководит комиссией социальной защиты в своем институте, помогая студентам в получении материальной помощи.

— Ко мне обращаются либо социально незащищенные студенты, либо те, кому необходимо частично компенсировать лечение, кражу, потери от пожара, — увлеченно рассказывает о своей профсоюзной работе Александр. — Пусть помощь и небольшая, но она все-таки есть. Возместить полную стоимость украденного ноутбука мы, конечно, не сможем, но три тысячи рублей материальной помощи пострадавший получит.

Студенты часто обращаются за помощью в профсоюзные группы. На большой перемене идет нескончаемый поток посетителей по всем направлениям, в том числе и в комиссию соцзащиты. Ежедневно к нам приходят 10—15 человек со своими заявлениями. По итогам месяца в книгу учета заявлений накапливается масса обращений. Работа нашей комиссии связана с финансами, поэтому требует времени на подписание приказов, рапортов. У моих товарищей по профсоюзу, занимающихся вопросами общежития, организацией досуга, проблемы решаются оперативнее.

Некоторую часть профсоюзного бюджета составляют перечисления университета. Это целевые средства, предназначенные для выплаты материальной помощи студентам. Свои обязательства есть и у профсоюза перед администрацией.

— Мы стараемся стимулировать учебную деятельность. С этой целью ежемесячно определяем лучшие группы и награждаем их билетами в кино или ночной клуб. Не желая портить свой рейтинг и лишиться поощрительного похода в ночной клуб, студенты начинают подтягивать отстающих одногруппников.

В студенческий профсоюз ДВГУПСа люди вступают, осознав специфику его деятельности, со знанием того, на какие цели пойдут их взносы. И для просвещения студен-

тов профсоюз проводит необходимую агитационную работу. Поэтому 90 процентов учащихся университета состоит в профсоюзе.

— Для самых заинтересованных работой профсоюза первокурсников проводятся семинары, позволяющие понять специфику работы нашей организации, — рассказывает Александр. — Представители ресурс-центра «Исток» проводят специальные психологические тренинги, которые позволяют слушателям познакомиться друг с другом, наладить взаимодействие. Затем проходит мини-игра «Профсоюз», в ходе которой ее участники выступают в роли работников профсоюза, помогающих человеку решить проблему. При этом новоиспеченным членам профкома приходится проходить определенные инстанции, добиваться какого-то результата. Все как в реальной жизни, когда надо уметь характер проявить, настоять на своем. Наиболее сложные вопросы с проректором обсуждает наш председатель Вадим Дубовский, который работает в этой должности с 2008 года. Это наш выпускник, человек опытный. Юридическое образование позволяет ему решать вопросы с администрацией университета, опираясь на требования законодательства. А я работаю с деканатом, бухгалтерией.

Профсоюз оказывает студентам реальную помощь. Например, организует летнее трудоустройство молодежи. Студенты ДВГУПСа осуществляют ремонт общежитий университета, ездят на путину, работают проводниками. А еще в этом году 20 студентов университета трудились в Сочи на строительстве олимпийских объектов и там оказались лучшими.

— Однажды рядовая замена труб в одном из общежитий обернулась затяжным ремонтом, — вспоминает Александр. — Целый месяц у ребят, проживавших там, не было нормального душа. Студенты обратились в профсоюз, и проблема была решена в течение недели. Происходят у нас и чрезвычайные случаи. Этой зимой в поселке Ильинка наши студенты, спасая из горящего дома людей, очень сильно обгорели. На их лечение профсоюз периодически выделял

финансовые средства, координировали всех желающих сдать кровь для пострадавших.

Александр со школьных лет привык с ответственностью относиться к любому делу. Серебряная медаль за успехи в учебе просто так не достается. Стипендию «хорошиста» в 2500 рублей еще надо заслужить. Но особенно ценны три тысячи рублей от Центрального комитета Роспрофжела.

— Нашей комиссии социальной защиты приходится много работать с людьми, — рассказывает о своих ежедневных обязанностях Александр. — С моим заместителем порой до вечера засиживаемся за подготовкой рапортов на выделение средств. Иногда после учебы по просьбам студентов приходится задерживаться в университете. Бывают и конфликтные ситуации, возникающие из-за недопонимания полученной информации. Просто человек плохо слушал профорга, когда тот рассказывал о его правах. Но эти проблемы быстро разрешаются. Приятно видеть радость людей, получивших помощь благодаря нашим усилиям. К пятому курсу начинаешь особенно хорошо осознавать ценность профсоюзной деятельности и для себя, и для окружающих. Долго находясь вне стен университета, я начинаю чувствовать себя не в своей тарелке. Привык к активной деятельности, к постоянному общению. И чувствую, что мне будет трудно расставаться со всем этим. Я немного завидую нашим первокурсникам, для которых все только начинается. На данный момент университетские годы — лучшее время в моей жизни.

За годы своей учебы в ДВГУПСе Александр не просто вырос в практически дипломированного специалиста, но и прошел профсоюзную школу, которая формирует людей особого мировоззрения, умеющих отвечать за себя и других. И впитавший в себя дух студенческого братства, Александр не скрывает, что обязательно вступит в профсоюз на своем будущем месте работы.

Наталья ОХОТНАЯ

Фото автора

# МАШИНИСТАМ ПОСВЯЩАЕТСЯ

В Тынде прошло торжественное посвящение в машинисты

**Члены профсоюзной конференции оказали доверие Владимиру Пархому, избрав его председателем профкома. И буквально с первых дней пребывания в новой должности, он стал готовиться к проведению посвящения в машинисты. Идею профлидера поддержали начальник депо, заместители начальника, члены профкома, машинисты-инструкторы. Нашла отклик инициатива и у заместителя начальника дороги по Тындинскому региону Дальневосточной железной дороги.**

Надо заметить, что процесс был непростым в организационном плане. Он потребовал участия большого количества специалистов различных сфер деятельности. Кроме руководителей депо, были задействованы машинисты-инструкторы локомотивных бригад по обучению, автотормозам, теплотехнике. Особую признательность профлидер высказывает машинистам-инструкторам Владимиру Полтавцу, Олегу Сорокину и Станиславу Петухову. Все трое — профсоюзные активисты, принимают активное участие в общественной жизни предприятия.



**Машинисты, их семьи и династии**

Штат эксплуатационного локомотивного депо Тында пополнился 63 машинистами-механиками, которым

их пришли руководители ТЧЭ-11, Тындинского региона ДВЖД, ветераны, товарищи по работе, члены семей виновников торжества.

Вместе с Романом Минченко его первому серьезному успеху в профессиональной карьере радуются жена Наталья и сын Евгений. Дочери Дарьи и Вячеслава Черепановых Машеньке всего семь месяцев, и передвигается она пока с помощью родителей в детской коляске. Но было видно, что и ей приятно. Ведь папе говорят хорошие слова, и ему вручили памятный подарок. То, что Дарья работает электромонтером в Тындинском региональном центре связи, подтверждает, что служение железной дороге у Черепановых — черта семейная. Как и у четы Субачевых со станции Юктали. Оба супруга окончили Дальневосточный государственный университет путей сообщения. Сергей стал машинистом тепловоза, Светлана — электромехаником в цехе РЦС.

К слову сказать, среди тех, кто пополнил штат машинистов тепловоза, немало представителей семей-

ных династий тружеников стальных магистралей. К примеру, Валентин Петров — сын начальника вагонного депо и брат машиниста. У Геннадия Сухова отец работал ревизором по безопасности движения, брат — тоже машинист.

Их с теплом называл в своем выступлении начальник эксплуатационного локомотивного депо Тында Илья Лейкин. Во вступительном слове он рассказал о серьезной и многоплановой работе на предприятии по подготовке специалистов высокой квалификации. За тридцать с небольшим лет истории в депо получили путевку в трудовую жизнь свыше 400 только машинистов тепловоза. Ежемесячно 50—60 тындинцев выезжают в локомотивные депо Комсомольск-на-Амуре и Партизанск, чтобы помочь выполнить задания по доставке грузов в морские порты Ванинско-Совгаванского узла. Там они передают свой богатый опыт товарищам по профессии.

Окончание на 6-й стр

# НАБОЛЕВШИЙ ВОПРОС

Окончание. Начало на 1-й стр.

Еще одной из причин переработки является отвлечение локомотивных бригад на незапланированные перевозки, под которые расчет не ведется. По назначению идут дополнительные поезда, военные перевозки.

Регулярно ходит по Дальневосточной дороге поезд «Терапевт Матвей Мудров». В сентябре, выполняя телеграфные указания руководства дороги, локомотивная бригада данного поезда принесла 39 часов сверхурочной работы.

В 2010 году появилась новая причина отвлечения бригады в командировки на целый месяц — перевозка на Дальневосточную железную дорогу с Новочеркасского электровозостроительного завода новых локомотивов «Ермак». В этом году большой поток поступлений потребовал привлечь наших машинистов в качестве сопровождающих и перегонщиков. Один локомотив перегоняется в течение месяца. Получается, что на 30 дней из целевой работы депо выключаются две-три локомотивные бригады. А перегнать в этом году мы планируем около 50 единиц. В сентябре потери по командировкам составили 16 человек, а доля командировок в этом же месяце составила 66 процентов от всех отвлечений. На сопровождающие локомотивов сверхурочно был потрачен 1731 час.

Плюс к этому идут переотдыхи. На их возникновении сказываются особенности тупиковой дороги, преобладание то четного, то нечетного грузопотока. Непогода в припортовых станциях может серьезно застопорить этот процесс. Например, в шторм не работают портовые краны, дорога забивается поездами. Забирает время и погрузка-выгрузка. Поэтому четный поток с грузами преобладающий. Такая неравномерность обхода поездов сказывается на «перележках» по домам отдыха пунктов оборота локомотивных бригад. Особенно эта ситуация характерна для Ружино.

Происходит превышение нормированного времени отдыха. А в это время по основному депо в Хабаровске идет «неподвязка». Это и есть нерационально используемое время. Если работник не укладывается в нормы, заканчивается его рабочее время, он заказывает себе подмену, так как работать свыше 12 часов не имеет права. За сентябрь у нас зафиксированы 17 подмен, или 110 часов. При таком нерациональном использовании локомотивных бригад срываем их с графика.

**— Нехватка локомотивных бригад, как одна из причин переработки, имеет место?**

— Штат депо укомплектован полностью. За лето было принято на работу более ста помощников машиниста, прошедших обучение в техшколе, переводом из других депо. Так, из Комсомольска-на-Амуре к нам пришли пять человек. Если убрать все производственные потери, у нас какая-то часть сотрудников может оказаться лишней. За последнее время в депо обкатано около 100 молодых машинистов, однако сверхурочные при этом не уменьшаются. Складывается такая ситуация, при которой расширение штата приводит только к увеличению переработки. Существуют законы экономики, согласно которым дополни-

тельно принятые нами работники будут ездить только на подмены и в командировки, не принося никаких доходов.

Повлияло на рост сверхурочной работы и увеличение объема перевозок. Ежемесячно план грузооборота выполняется на 103—105 процентов. А к сентябрю 2010 года этот показатель достиг 134 процентов.

По распоряжению руководства дороги, в ущерб своей эксплуатационной работе, мы вынуждены были командировать локомотивные бригады в депо Смоляниново, Комсомольск для оказания помощи. Потом пришлось настаивать на их возвращении назад. Если бы мы заранее знали, насколько увеличится грузопоток, возможно, приняли бы упреждающие меры: ввели набор и подготовку через техшколу молодых машинистов и их помощников. Но решением компании грузопоток был развернут на дальневосточные



порты, нагрузка возросла по сравнению с докризисным периодом на 35 процентов.

В октябре 15 человек из числа помощников проходят переобучение в дорожном учебном центре подготовки и переподготовки кадров на машинистов. Каждый год к нам приходят новые кадры. Мы их учим, делаем дублирующие поездки. Начинается осенний или весенний призыв в армию, и все эти люди, не успев влиться в коллектив, почти в стопроцентном объеме уходят в армию. После окончания службы они к нам возвращаются не все, успев понять сложности поезда работы. Продолжаем обкатку молодых машинистов, так как кадровую проблему решать надо. За шесть лет моей работы в должности председателя профсоюзного комитета такие показатели появились впервые. Да и вообще за всю историю предприятия впервые такое количество людей отработало сверхурочно, этого не было никогда.

Одной из причин переработки стало ужесточение требований к формированию локомотивных бригад. Сегодня большую роль играет заключение психолога, согласно которому помощник по своему темпераменту может не подойти машинисту. Если последний уходит в отпуск, его помощник сидит без работы и ожидает, когда ему подберут машиниста по психологической совместимости. Например, в пассажирском движении должно быть только первая группа профотбора.

**— Как-то влияет на рост переработки подготовка «первозимников» с отрывом от производства?**

— Раньше «первозимники» обучались у нас, а сегодня Центральная

дирекция тяги требует лицензировать учебный процесс. Но ведь здесь не предполагается преподавание университетской программы. Все новые знания тесно связаны с производственным процессом, повторяющимся из года в год. «Первозимники» обучались между поездками, писали рефераты по темам, связанным с обслуживанием локомотива в зимних условиях.

Реферат защищался, сдавался зачет, и человек мог приступать к полноценной работе. Данная ситуация только усугубила и без того наболевшую проблему переработки. На две недели оторвать сто человек от работы — это для депо весьма ощутимо. А в этом году «первозимников» у нас в два раза больше обычного — две сотни. Кроме того, у нас 150 человек заочно получают высшее образование. Ежегодно на время сдачи экзаменов из рабочего процесса практически выпадают две колонны.

пять—семь стремление побольше заработать серьезно скажется на их самочувствии.

А вот те, кому пошел пятый десяток, к состоянию своего здоровья относятся уже серьезно. И, казалось бы, 45 лет для человека — самый расцвет профессионализма, а вот здоровье может подкачать. И ценного работника приходится списывать по медицинским показаниям. По этой причине от нас ежегодно уходят 10—12 человек в возрасте от 45 лет.

**— В каких условиях приходится трудиться локомотивным бригадам?**

— Условия труда, конечно, ухудшаются. Если раньше работа на тепловозах была сопряжена с повышенными шумами, то сейчас у нас все места сертифицированные. Раз в пять лет проходит аттестация рабочего места. В прошлом году проверку проводил Читинский институт. Хотя и сегодня есть проблемы, это при такой аномальной жаре этим летом, кондиционеры в кабинах даже новых локомотивов не работали. У нас отмечается снижение уровня заболеваемости.

Согласно проведенному нами анализу в структуре заболеваемости лидируют бытовые травмы. Тут и различные переломы. Тут и игра в футбол может привести к перелому, зимой на скользком тротуаре легко травмироваться, можно и на даче с крыши упасть. Хорошо, что есть дополнительное страхование дорпрофсоюза, мы этим людям помощь оказываем.

В этом году введены новые технологии отправления грузовых и пассажирских поездов. Сведено к минимуму вспомогательное, подготовительно-заключительное время. Эти новшества позволили часть таких работ, как подведение локомотива под поезд, перенести с локомотивных бригад на технологию. А машинист и помощник, отправляющиеся в поездку, уже локомотив не принимают, не тратят на это время. Экономится около часа времени дополнительно. Основные проблемы сверхурочных часов работы приходится на грузовой вид движения.

**— В чем вы конкретно видите решение проблемы?**

— В среднем мы фиксируем по 15 тысяч сверхурочных ежемесячно. И причины не меняются из года в год. Новой дополнительной нагрузкой для нас стали только «Ермаки». Остальное неизменно. Мы не раз обдумывали пути выхода из замкнутого круга. Три года назад профсоюзный комитет предложил изменить программу армярядчика с целью недопущения к работе работников локомотивных бригад, отработавших 120 часов в течение календарного года в соответствии с требованиями ст. 99 ТК РФ. И тут уже не имеет значения, хочет человек работать сверх этой нормы или нет, так требует закон.

Профсоюз даже предлагал изменить программу за свой счет. Эта идея не нравилась администрации всех уровней, потому что при воплощении нашего предложения в жизнь ничего уже нельзя будет спрятать в сторону округления цифр, и тогда будет видна реальная картина потребности локомотивных бригад. При этом расчеты будут вестись не по методикам, спущенным из ОАО «РЖД», а по реальным затратам, которые есть на предприятии. Штатное расписание будет составляться с учетом непроизводительных потерь. Тогда на предприятиях осознают, что

порой имеющимися работниками не обойтись.

Человек — не робот, все переработанные часы к концу года дают о себе знать. Поэтому в ноябре-декабре обычно идет пик нарушений безопасности движения, по всей сети начинаются проезды. До сих пор дает о себе знать прошлогоднее столкновение в Розенгартовке маневрового состава с проходящим грузовым поездом из-за невнимательности машиниста, проехавшего запрещающий сигнал. Ущерб составил около 10 миллионов. Такие случаи вспоминаются долго. Их просто нельзя допускать.

Необходимо, чтобы человек приходил к поездке подготовленным, хорошо отдохнувшим, чтобы в пункте оборота был обязательно обеспечен горячим питанием, качественным и недорогим. А ведь и с этим есть проблема. В пути локомотивной бригаде необходимо минимум три раза нормально поесть. И хотя бы раз получить горячее питание, еще лучше — диетическое, витаминизированное.

По решению дороги столовые по пунктам оборота переданы в частные руки, и цены они устанавливают свои. До того дошло, что в прошлом году за литр кипятка просили 5 рублей. По Ружино жалуются не только на дороговизну, но и на некачественную питьевую воду. У нас в депо рабочая столовая тоже в частных руках, но обед на 30 рублей дешевле, чем в Ружино.

**— Какие меры принимаются профсоюзным комитетом для решения проблемы переработки?**

— Мы настояли на требовании к администрации в первом квартале текущего года готовить приказ начальника депо с пофамильным списком членов локомотивных бригад отработавших сверх нормы. Однако издавался он только два-три месяца. Затем руководство посчитало, что он не нужен, так как все равно неисполним. Ведь не снимешь человека с работы, уже отработавшего свои 120 часов, если горит ночная явка. Любыми правдами и неправдами явки заполняются.

Понимаю, что сложившаяся ситуация с режимом труда и отдыха локомотивных бригад на нашем уровне не улучшается, мы обратились письменно в филиал дорпрофсоюза. Правовая инспекция труда профсоюза в июне этого года вынесла представление об устранении нарушений трудового законодательства, с требованием от администрации издавать приказ начальника депо о ежемесячном контроле за продолжительностью сверхурочной работы с пофамильным списком работников локомотивных бригад, допустивших сверхурочную работу.

**— С чего, на ваш взгляд, необходимо начинать решать проблему переработки?**

— Следует хотя бы в качестве эксперимента ввести реальное штатное расписание. Кроме того, требовать наличия заявления о личном согласии работника на работу сверхурочно и до начала учетного периода согласовывать и экономически обосновывать допуск и количество часов сверхурочной работы, увеличивать фонд оплаты труда на допущенное количество сверхурочных часов. И сотрудникам, и работодателю следует выполнять трудовое законодательство от начала и до конца. Трудовое законодательство никто не отменял, и права работника необходимо соблюдать.

Беседовала  
Наталья ОХОТНАЯ

# БЕЗ РИСКА ДЛЯ ЖИЗНИ

## Должны выходить на работу железнодорожники

*В текущем году в хозяйстве электрификации и электроснабжения ОАО «РЖД» был допущен значительный рост производственного травматизма. За 9 месяцев 2010 года погибли 12 работников хозяйства, всего травмированы 42 работника. Об этом было сказано на президиуме ЦК Роспрофжела, состоявшемся в октябре. Причинами травматизма явились нарушения технологии производства работ, низкие знания работниками и руководителями требований охраны труда и прочее. Положение дел на Дальневосточной дороге неудовлетворительным назвать нельзя. И тем не менее проблемы существуют.*

— В общероссийском рейтинге Дальневосточная дорога занимает далеко не последнее место, — рассказал главный инженер службы электрификации и электроснабжения Сергей Дрокин, — например, по тяжести травматизма наши показатели ежегодно улучшаются. Если в прошлом году было два случая производственного травматизма в Комсомольске и Февральске, один из которых с летальным исходом, то в этом году у нас зафиксированы два легких случая в Тынде. А вот количественные показатели пока остаются прежними. Стоит отметить Облученскую и Ружинскую дистанции электроснабжения, работающие без производственного травматизма уже несколько лет. И такие показатели напрямую зависят от исполнительской дисциплины. Анализ показывает, что все травматические случаи происходят из-за невнимательности, невыполнения организационных мероприятий.

Уровень профессионализма работников службы достаточно высок. Практически весь аппарат управления, включая руководителей среднего звена, обладает специальным высшим образованием. Примерно половина механиков и электромонтеров — выпускники техникумов. Часть сотрудников проходит обучение в Дорожных центрах подготовки и переподготовки кадров. Требования к уровню образования варьируются в зависимости от должности работника.

К наиболее часто встречающимся, по оценке главного инженера, можно отнести нарушения, связанные с ношением средств защиты. Особенно актуальной проблема становится в летнее время, когда работники вопреки всем требованиям безопасности снимают с себя костюмы.

— Нельзя не сказать и о неправильном применении средств защиты, что считается у нас грубейшим нарушением. Однако такие случаи выявляются регулярно. К необратимым последствиям приводит и нарушение требований «Человек на пути». Здесь и неправильное ограждение места работы, и несход с пути при приближении подвижного состава. По каждому такому происшествию согласно положению по дороге в службе проводится разбор, принимаются меры. В этом году выявлено пять случаев серьезных нарушений. Казалось бы, работники прекрасно знают правила и нормы труда, и знания их регулярно проверяются. Согласно требованиям каждый работник ежегодно проходит аттестацию по охране труда, а раз в два года — по электробезопасности. Однако нарушения продолжаются. Вот этой весной в Тынде зафиксированы два легких случая производственного травматизма. Первый сотрудник неправильно применил ручной инструмент, который даже не числился на балансе предприятия.



Сейчас введен жесткий контроль за выдачей и применением электроинструмента. А по второму случаю роковую роль сыграла неосторожность самого пострадавшего. Все средства передвижения проверены на наличие хватательных, дергающих элементов. Однако человек спускался, поскользнулся, зацепился и оторвал себе палец. Пострадавшие получили полную компенсацию по программе социального страхования, прошли курс лечения и уже вышли на работу. Проведено расследование, выяснены все обстоятельства произошедшего, составлен протокол разбора. Как правило, вина пострадавших не превышает 15 процентов. Основная проблема связана с организацией рабочего процесса. Даже если выясняется, что работник находился в тот момент в состоянии алкогольного опьянения, в первую очередь проверяется вина тех, кто его допустил к работе.

Согласно новому положению о порядке выдачи средств индивидуальной защиты в этом году служба полностью закрывает свою потребность в термических костюмах и костюмах, защищающих от экранирующей дуги. На покупку экранирующего комплекта ЭП-4(0) и защиты от термических рисков департаментом выделено около 96 млн рублей. И в четвертом квартале мы полностью закроем потребность в зимней спецодежде новой модели. Уже в ноябре-декабре все работники, непосредственно работающие с электроустановками, будут обеспечены этими костюмами. Поставка летней спецодежды намечена на первый квартал будущего года. На сегодняшний момент сотрудники не обеспечены этими костюмами по той причине, что на заводы-изготовители легла большая нагрузка. Им необходимо пошить новую спецодежду для всех служб электрификации и электроснабжения ОАО «РЖД». А это огромные объемы.

— Порядка 5—9 комплектов в некоторых наших дистанциях находятся в опытной эксплуатации уже в течение двух лет. Но только по электрифицированному ходу, — продолжает Сергей Юрьевич. — Время показало, что костюмы отличаются повышенной износостойкостью, хорошими статическими и эргономическими показателями. Особого внимания заслуживают защитные качества, которые со временем не теряются. При проведении любых работ в электроустановках она способна значительно снизить риск травматизма. И уже были примеры на сети дорог попадания работников под напряжение в новых костюмах. Последние спасали людям жизнь.

Новая спецодежда почти в два раза дороже устаревшей модели, но такие затраты вполне оправданы ее высокими защитными качествами и повышенной износостойкостью. Летний вариант ЭП-4(0) обойдется

службе в 34 тысячи рублей, зимний костюм — в 44 тысячи. Но в комплект, предназначенный для работы в холода, кроме самой спецодежды входят четыре комплекта термобелья на два года носки, а также обувь, каска, перчатки.

На сегодняшний день дальневосточная служба электрификации и электроснабжения не в полном объеме обеспечена средствами защиты. Только на 85 процентов от общей потребности. Причины те же: преждевременный выход из строя средств спецазщиты и недопоставка по эксплуатационной программе. Зачастую средства защиты ломаются по вине работников. Дело тут не в низком уровне квалификации сотрудников, скорее — в халатности. Например, заземляющие штанги приходят в негодность в основном при обеспечении летних путевых работ: установленная штанга остается без контроля работника, а идущий подвижной состав обрывает шлейф. И все — инструмент можно списывать.

Совершенствуются ли системы охраны труда в службе электрификации и электроснабжения? Каковы уровни ее контроля? Об этом я и спросила Сергея Дрокина. На что он рассказал, что ежегодно для главных инженеров дистанций на уровне дороги проводится школа по охране труда, ежеквартально — семинары с главными инженерами и инженерами по охране труда дистанций. Регулярно проводятся плановые проверки охраны труда. Раз в год проходят оперативные проверки условий охраны труда в каждой из дистанций. Раз в три года службу проверяет департамент. Кроме того, во всех учреждениях работают уполномоченные по охране труда, которые направляют свои отчеты в управление.

Административным персоналом, уполномоченными по охране труда учреждений обязательно проверяется соблюдение схемы допуска сотрудников к работе, осуществление инструктажа различных уровней, качества обучения по охране труда. Безопасность сотрудников превыше всего. Хотя влияние человеческого фактора, конечно, никто не отменял.

— У нас разработан регламент по определению нарушений требований охраны труда, в котором четко прописаны меры, применяемые при выявлении подобных случаев. Помимо этого применяется трехступенчатая система контроля, а также талонная система, когда у допустившего нарушение работника изымаются талоны, и он направляется на внеочередную пересдачу знаний требований безопасности, наказывается снижением размера премии.

Для практического обучения безопасным приемам работы используются тренажеры, которыми предприятия полностью обеспечены. На этот и будущие годы в программу

поставки вошли стенды по электробезопасности.

В ближайшее время планируется оборудовать в соответствии со всеми необходимыми регламентами класс по охране труда Хабаровской дистанции электроснабжения, договорная работа ведется, поэтому ожидают поставку до конца этого года. Классы по охране труда есть практически в каждой дистанции. Разработана программа по монтажу полигонов, на которых сотрудники отбатывают свои навыки. На данный момент из них оборудованы только 80 процентов.

В реконструкции нуждаются 40 процентов устройств контактной сети и 50 процентов устройств автоблокировки. Поэтому «отказы» происходят практически каждый день, особенно по линии автоблокировки. Это Комсомольский регион, где процент износа очень высок, поэтому многое здесь требует замены. Ежегодная программа капремонта не позволяет выполнить данную работу полностью, но ежегодно на эти цели выделяются деньги.

— Помимо нашей программы существует программа по Северному широтному ходу, в частности по учас-

тку Комсомольск—Совгавань, где ведется строительство новых развязок, станций, происходит полная замена устаревшего энергетического оборудования, продолжает знакомить меня с ситуацией Сергей Юрьевич. — Кроме того, по участку Уссурийск—Находка и по программе саммита 2012 года осуществляется строительство линий Кневичи—Владивосток, реконструируются устройства электроснабжения. По ежегодной программе развития станций ведется капитальный ремонт на участке Угловая—Находка. Меняются устройства контактной сети, линии. В этом году наша служба закончила реконструкцию тяговой подстанции Находка. В следующем году планируем провести реконструкцию тяговой подстанции Надеждинское. В долгосрочных планах службы создание участка по ремонту тяговых трансформаторов. Сотрудникам дистанций электрификации и электроснабжения ежегодно предоставляется обширный фронт работ. И задача службы — обеспечить наших работников максимально безопасными для их здоровья и жизни условиями труда.

Наталья ОХОТНАЯ

## ВЕСТИ ИЗ ДИСТАНЦИЙ

### Евгений ЗАГРЕБИН, председатель профкома Тындинской дистанции электроснабжения:

— Работа по охране труда поставлена на нашем предприятии на самый высокий уровень. Сам я — старший электромеханик, и имею возможность судить не понаслышке. Профессии занятых в нашем подразделении людей связаны с повышенной опасностью, и от того, как соблюдается инструкция по безопасности производства, зависит порой и жизнь человека. Поэтому повсеместно по цехам дважды в месяц организуется техническая учеба. Ведут ее начальники цехов либо опытные специалисты. Изучаются темы, связанные с детальным соблюдением нормативных документов, регламентирующих безопасность энергетиков.

Недавно, к примеру, руководитель цеха Владимир Чебыкин провел занятие на тему «Обязанности работодателя и работника по соблюдению правил охраны труда». А я поделился опытом эксплуатации электроустановок трансформаторных подстанций и районов электроснабжения.

Кроме того, что профком контролирует своевременность и периодичность техучебы, на своих заседаниях мы практикуем отчеты руководителей и лиц, ответственных за нормальное состояние охраны труда. На ближайшем заседании планируется заслушать главного инженера дистанции Сергея Ильина и инженера по охране труда Веру Лисихину. Они расскажут, как прошла заявочная кампания по снабжению работников предприятия зимней спецодеждой и средствами защиты. Но уже заранее можно сказать, что диэлектрическими перчатками и ковриками, указателями напряжения энергетики обеспечены полностью.

Что же касается новой спецодежды для защиты от электрической дуги, то зимние и летние ее варианты только что пришли на базу НОДХ. В самое ближайшее время их получат электромонтеры и электромеханики распределительных сетей, занятые в электроустановках.

Что-то сказать о ее достоинствах или недостатках пока не могу. У нас они не «обкатывались». Вот поработаем месяц-два, тогда и дадим оценку и самим костюмам, и рукавицам.

### Татьяна БУРЯК, председатель профкома Уссурийской дистанции электроснабжения:

— На нашей дистанции проходила опытная эксплуатация 25 летних комплектов для монтеров контактной сети. В октябре этого года закончился двухгодичный срок их носки. Часть из них не выдержали некоторые испытания. По распоряжению департамента было запрещено их эксплуатировать. Оставшиеся костюмы проявили себя неплохо, работники отзываются о костюмах очень хорошо — и удобные, и эстетичные, и прочные. Отслужив свой срок службы, они не дали усадку, что является немаловажным фактором.

Заявку на 2010 год мы готовили по старым нормам из-за отсутствия финансирования. В начале второй половины этого года поступила команда подготовить в августе дополнительную заявку, т. е. выделили дополнительное финансирование (более 5 млн рублей). И теперь ждем поступления в этом квартале 65 зимних костюмов для контактников ЭП-4(0) «Экранирующий комплект» и 139 комплектов зимних «Для защиты от термических рисков электрической дуги» для всех остальных электромонтеров и электромехаников.

# ГОСТЕЙ ПРИНИМАЛИ, ДЕТЕЙ ПОКАЗАЛИ

Как уже сообщалось, в Комсомольске-на-Амуре прошел второй день сетевой школы передового опыта «Новая школа ОАО «РЖД» — основные направления работы по реализации Концепции развития системы дошкольного и общего образования ОАО «РЖД». Принимал гостей со всей страны и НДОУ «Детский сад № 254 ОАО «Российские железные дороги». Детский сад поделился своим передовым опытом работы по профориентации дошкольников; делегаты обсудили проблемы в области дошкольного образования, поделились инновациями образовательной деятельности.

Началась встреча с приамурского приветствия. Воспитанники детского сада в нанайских костюмах показали танец с бубнами «Сиун, боа, муз», одарили гостей нанайскими амулетами. Заведующий дошкольным учреждением М. А. Семенова познакомила гостей с развивающим пространством: музеем «Мы железнодорожники», изостудией, музыкальным залом, бассейном, группами.

В методическом кабинете заместителем заведующего по



учебно-воспитательной работе А. Н. Сидоровой была оформлена выставка наглядно-информационного методического материала по основным направлениям: физкультурно-оздоровительной, профориентационной деятель-

ности, духовно-нравственному воспитанию, материалами работы по региональному компоненту. У гостей была возможность познакомиться с основными направлениями деятельности детского сада в работе с детьми, инновационными разработками.

К приезду гостей готовились и взрослые, и дети, стараясь удивить своими умениями, достижениями. Для коллег со всех дорог были показаны мероприятия с детьми — синхронное плавание в бассейне (Ю. А. Шубина), презентация профориентационной работы в музыкальном зале (Л. И. Беляева, Е. Г. Куликова, Л. М. Лайнборгер).

Завершилась школа передового опыта приятными впечатлениями от встречи, оптимистическим настроением в стремлении внедрять передовые технологии, инновации в систему дошкольного образования ОАО «Российские железные дороги».

**Маргарита СЕМЕНОВА,**  
заведующая ДОУ № 254,  
**Анастасия СИДОРОВА,**  
заместитель заведующего по УВП



## ЗАРПЛАТА БУДЕТ ПРОИНДЕКСИРОВАНА

1 ноября 2010 года президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин подписал распоряжения № 2243р, 2244р и 2245р, которыми заработная плата работников ОАО «РЖД», негосударственных образовательных учреждений и учреждений здравоохранения компании, осуществляющих санаторно-курортную, лечебно-профилактическую и оздоровительную деятельность, проиндексирована на 1,8 процента — на основании данных о росте цен на потребительские товары и услуги в третьем квартале 2010 года.

В компании с 1 ноября установлен минимальный размер оплаты труда в сумме 6012 рублей, а месячная тарифная ставка рабочего 1 разряда оплаты труда, оплачиваемого по 1 уровню оплаты труда, — 5409 рублей. В негосударственных учреждениях здравоохранения, осуществляющих лечебно-профилактическую деятельность, и в негосударственных образовательных учреждениях ставка рабочего 1 разряда оплаты труда, оплачиваемого по 1 уровню оплаты труда, установлена в размере 4125 рублей. В негосударственных учреждениях здравоохранения, осуществляющих санаторно-курортную и оздоровительную деятельность, ставка рабочего 1 разряда оплаты труда, оплачиваемого по 1 уровню оплаты труда, с 1 ноября составит 3176 рублей.

## ПО ПРЕДЛОЖЕНИЮ РОСПРОФЖЕЛА

По предложению Роспрофжела в Департаменте заработной платы, охраны труда и социального партнерства Минздравсоцразвития принято решение о рассмотрении в ноябре-декабре предложений отраслевых профсоюзов и работодателей по механизму реализации постановления правительства № 870, вводящего в действие методики определения классов условий труда на рабочих местах с вредными производственными факторами, расчета размеров компенсационных выплат и выработке его согласованного варианта.

В департаменте Минздравсоцразвития состоялось совещание по вопросу реализации постановления правительства Российской Федерации от 20 ноября 2008 года № 870, в котором приняли участие представители Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей, профсоюзов работников водного транспорта, рыбного хозяйства, текстильной и легкой промышленности, общероссийских профсоюзов работников связи РФ, автомобильного транспорта и авиационных работников и других.

Участники совещания ознакомились с проектом нового положения о порядке проведения аттестации рабочих мест, в который, в частности, внесены изменения, касающиеся участия представителей выборных профсоюзных органов и аттестующих организаций в аттестационных комиссиях, а также универсализации и независимости деятельности аттестационных комиссий для повышения качества аттестации.

## ЗА ПРАВА ЖЕНЩИН

25 ноября 2010 года — Международный день борьбы за ликвидацию насилия в отношении женщин, проводимый под эгидой ООН. Членские организации МФТ по всему миру на протяжении многих лет организуют в этот день мероприятия, направленные на ликвидацию насилия в отношении женщин.

И женщины, и мужчины, работники железнодорожного транспорта, в связи с особенностями своей профессиональной деятельности (работа в ночное время, отдаленность рабочих мест, взаимодействие с большим количеством людей и др.) подвержены опасности противозаконных действий с применением физического или психического воздействия, нарушающего их конституционное право на личную неприкосновенность. При этом женщины особенно беззащитны, как в процессе служебных отношений, так и при следовании на работу или с работы в одиночку или в ночное время.

Президиум ЦК Роспрофжела отмечает, что дорожным территориальным организациям профсоюза, членам комиссий по гендерному равенству, по работе среди женщин необходимо оказывать морально-психологическую и иную помощь женщинам, пострадавшим от насилия, принимать меры по предупреждению насилия в отношении женщин при выполнении ими служебных обязанностей, по дороге на работу и с работы, обеспечению безопасных условий труда.

# МАШИНИСТАМ ПОСВЯЩАЕТСЯ

Окончание. Начало на 3-й стр.

## Растет число традиций

Подставить плечо коллегам — одна из добрых традиций коллектива эксплуатационного локомотивного депо. И вот сейчас этих традиций стало на одну больше, отметил И. А. Лейкин.

Впервые на предприятии проведено посвящение в машинисты тепловозов. С напутствиями и вручением подарков, состоящих из обязательного атрибута — часов, памятного знака, оформленного на память маршрутного листа с записью о первой поездке и текстом присяги машиниста. О содержимом сувенира рассказал начальник депо, даря его Максиму Абрамову, первым вышедшему на сцену.

В выступлении председателя профкома было рассказано о той многоплановой подготовке, что была проведена, чтобы это мероприятие состоялось, прозвучала благодарность ко всем, кто имел к нему отношение. От себя лично

и от профсоюзного комитета В. А. Пархомук пожелал молодым машинистам крепкого здоровья, только разрешающего сигнала, который всегда бы светил в пути, работы на современной и надежной технике, больше времени проводить в кругу семьи, посещать во время досуга спортивные мероприятия. Короче, вести здоровый образ жизни.

Необходимо упомянуть о больших хлопотах профлидера, чтобы такое мероприятие состоялось. Им многое сделано в организационном плане. Это приобретение подарков, заказ часов фирме, спонсирование культурной программы, приглашение лучших творческих коллективов города. Уместно отметить, что недавно избранный профлидер заботится о том, чтобы профсоюзная организация росла за счет молодежи. Среди участников торжества были трое, недавно принятые в ряды Роспрофжела. Это Евгений Солнышков, Юрий Морщанин, Алексей Левченко.



## Нескончаемый экзамен

Выступавших было много. Напутственные слова пополнению произнесли заместитель начальника дороги по Тындинскому региону Юрий Пирогов, ветеран железнодорожного транспорта Василий Бабий, заместитель начальника эксплуата-

ционного локомотивного депо по эксплуатации Иван Болотов, машинист-инструктор Олег Сорокин, психолог предприятия Ольга Максимович и другие.

Заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам Арон Буханько вспомнил о том, что еще

в далеком 1994 году родилась идея подготовки кадров, чтобы постоянно иметь полный штат работников всех профессий. Многим мысль казалась утопией. Но, как говорится, глаза боятся, а руки делают. За это время подготовлены 1725 специалистов. (Для справки: сейчас в депо числятся 1235 человек. И каждый — на вес золота). Потому (это было уже обращение к женам и родственникам машинистов) в семье им нужно создавать добрый микроклимат, чтобы на работе каждый появлялся отдохнувшим, полным сил и спокойным.

Как сказал один из выступавших, жизнь — это постоянный и нескончаемый экзамен. Один из его этапов молодые машинисты тепловоза достойно выдержали. Но это не повод почивать на лаврах. Впереди — испытания на классность, преодоление новых рубежей. И они будут с честью взяты. На это присутствовавших настраивает клятва, единодушно принятая участниками праздника.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

# ПРОФСОЮЗ В ГОДЫ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК

**XV съезд партии (декабрь 1927 года) принял директивы по составлению первого пятилетнего плана в качестве экономической основы социалистического общества. Первый пятилетний план был составлен на 1928—1932 годы. Главным объектом усилий профсоюза в эти годы было социалистическое соревнование. Смысл его заключался в том, чтобы каждый коллектив, каждый отдельный работник трудились с оглядкой на передовиков производства, стремясь достигнуть еще более высоких результатов.**

Соревнование не представляло собой соперничество конкурентов, утаивать секреты успехов не имело экономического смысла. Поэтому всячески поощрялось превращение соревнования в творческое содружество, взаимопомощь — в обмен опытом работы. Для этого устраивались всевозможные слеты, конкурсы, школы передового опыта, совещания по технической пропаганде. От всей этой работы можно было ожидать каких-то успехов лишь при условии, что она проводится публично, передается широкой огласке. Отсюда — вывешенные на всеобщее обозрение социалистические обязательства, доски соцсоревнования, почета, выставки достижений, различные газетные публикации. Всячески поощрялась практика коллективных читок газет на рабочих местах.

В борьбе за повышение производительности труда и эффективности соцсоревнования в ряде мест рождались свои собственные формы работы. К примеру, дорпрофсоюз Самаро-Златоустовской железной дороги были введены так называемые «красные» и «черные» доски. На «красных» записывали фамилии ударников, систематически перевыполнивших производственные задания, а на «черных» — прогульщиков, лентяев, людей не выполняющих нормы выработки. Попасть на «черную» доску считалось большим позором. Для бригад применялись стенды, на которых помещались рисунки: самолета, автомашины, подводы, черепахи. В зависимости от процента выработки, бригаду «сажали» на соответствующий транспорт. Надо было видеть состояние тех, кто оказывался посаженным на черепаху!

В те годы профсоюз железнодорожников организует соревнование за повышение производительности труда, снижение себестоимости перевозок. При самом активном и непосредственном участии профсоюзных организаций на железнодорожном транспорте растет трудовой энтузиазм по досрочному выполнению заданий первой пятилетки. Особенно широкие масштабы приобретает движение ударников и так называемых сквозных бригад.

В 1931 году ЦК профсоюза и НКПС вместе с редакцией газеты «Правда» организует Всесоюзное соревнование паровозных бригад на лучший паровоз. Вслед за ним ВЦСПС, ЦК профсоюза и НКПС объявляют Всесоюзный конкурс паровозных спаренных бригад. В это время на железнодорожном транспорте в основном было покончено с обезличкой на паровозах. За каждым локомотивом закреплялись две бригады, названные спаренными. Они несли полную ответственность за содержание своего паровоза.

Для поощрения соревнующихся спаренных бригад были учреждены Красные знамена ВЦСПС и ЦК профсоюза, а для лучших машинистов — памятный значок и денежные премии. Итоги соревнования проводились ежемесячно. В течение 1932—1933 годов было проведено

три таких конкурса. Это соревнование выявило на железных дорогах сотни лучших машинистов. Соревнование в годы первой пятилетки способствовало развитию трудовой активности железнодорожников. Появляются новые почины и ценные начинания. Профсоюз принимает непосредственное участие в их изучении и распространении.

Объявленный Центральным комитетом профсоюза в 1930 году призыв под лозунгом «Дадим 300 тысяч новых ударников-железнодорожников» получает воплощение. Соревнование ударников охватывает все службы железнодорожного транспорта. Огромную роль в этом сыграли решения X Всесоюзного съезда железнодорожников, проходившего 2—8 июля 1931 года. Им были определены задачи профсоюзных организаций по широкому вовлечению железнодорожников в активную трудовую деятельность. Социалистическое соревнование на железнодорожном транспорте становится массовым. По имеющимся данным, к началу второй пятилетки соревнованием и ударничеством на железнодорожном транспорте было охвачено свыше 70 процентов железнодорожников.

Первые итоги массового соревнования были подведены на I Всесоюзном съезде ударных бригад, который проходил в Москве в декабре 1929 года. На нем работали 7 секций, в числе которых была секция железнодорожников.

В годы первой пятилетки широкое распространение на железнодорожном транспорте получают такие формы трудовой активности железнодорожников, как встречное планирование, хозрасчетные бригады, соревнование по профессиям. ЦК профсоюза организует всесоюзные и дорожные слеты работников ведущих профессий. Многочисленные по количественному составу проходят всесоюзные слеты ударников: паровозников, движенцев, вагонников.

ЦК профсоюза выступает инициатором движения «пятисотников», объявляет решительную борьбу так называемым «предельщиками», выступавшим за ограничение пробега локомотивов, мотивируя это выходом из строя паровозов по причине их интенсивной эксплуатации. Прогнозы «предельщиков» на практике не оправдались. Благодаря образцовому уходу за состоянием паровозов и умелой их эксплуатации, движение за пятисоткилометровый пробег локомотива в сутки, рожденное на Юго-Восточной железной дороге, получило широкое распространение на всех железных дорогах.

Созданные при райпрофсожах, дорпрофсожах и ЦК профсоюза производственные секции работников ведущих профессий ставили своей основной задачей широкое вовлечение рабочих ведущих профессий в социалистическое соревнование, в управление производством, а также разработку и подготовку вопросов, связанных с организацией труда, заработной платой, культурой и бытом соответствующих профессий рабочих. Секции существовали до 1934 года, вплоть до разукрупнения профсоюза железнодорожников.

Внимание профсоюза в эти годы концентрируется на вопросах организации учебы кадров, повышения их технических знаний. Вместе с НКПС ведется работа по открытию Домов техники железнодорожного транспорта в Москве, Ленинграде, Одессе и на других крупных железнодорожных узлах. ЦК профсоюза организует



работу агитвагонов, которые вели на линии пропаганду новой техники. На предприятиях создаются кружки повышения квалификации кадров. Особое внимание уделяется подготовке профсоюзных кадров. В октябре 1930 года вступает в эксплуатацию Высшая школа профдвижения ЦК профсоюза. За 3,5 года в ней было подготовлено 536 профсоюзных работников с двухгодичным сроком обучения.

Первая пятилетка с ее итогами явилась базовой основой для принятия II пятилетнего плана. Начало второй пятилетки (1933—1937) было ознаменовано новым повышением уровня технической реконструкции на железнодорожном транспорте. Программа реконструкции предусматривала значительное обновление парка подвижного состава, строительство новых железнодорожных линий, развитие устройства связи.

При участии профсоюзных организаций проводится большая работа по изысканию и внедрению в производство новых технологий и передовых приемов труда, ширится движение рационализаторов и изобретателей. Творческая мысль железнодорожников рождает сотни ценных починов и начинаний в самых разных областях неопытного железнодорожного хозяйства.

Все более возрастающие масштабы массового трудового движения железнодорожников требовали усиления руководства им со стороны ЦК профсоюза, повышения уровня его влияния на деятельность профсоюзных организаций. Назревала необходимость проведения организационной перестройки в профсоюзе. Одним из мероприятий по пересмотру организационной структуры профсоюза явилось укрупнение и слияние ряда руководящих органов.

В 1929 году по всей стране было 208 участковых комитетов. В 1930 году их стало 103. Это дало значительное сокращение расходов на содержание аппарата руководящих профсоюзных органов. Характерным в деятельности ЦК профсоюза в этот период является ужесточение его борьбы за неукоснительное проведение в жизнь линии партии в сфере производства. Строгим мерам подвергаются дорпрофсожи и учкпрофсожи, не проявившие достаточной требовательности и настойчивости в выполнении решений и директив партии по подъему производства. Был распущен ряд дорпрофсожей, а также назначены досрочные перевыборы 10

участковых комитетов профсоюза.

В работе профсоюзных органов стал активно использоваться метод так называемого «общественного буксира», способствующего ликвидации производственных прорывов и включающий в себя: сквозные бригады, сигнальные посты, посты правды и другие.

В целях дальнейшего совершенствования работы низовых профсоюзных органов и укрепления их связи с массами, ЦК профсоюза производит разукрупнение первичных организаций, значительно увеличивается количество местных комитетов. В ЦК профсоюза создается сектор нового профсоюзного строительства, в который набираются добровольцы в качестве инструкторов на общественных началах.

В конце 20-х годов стал проявляться кризис руководящих профсоюзных кадров. Была очевидной необходимость укрепления дорпрофсожей и учкпрофсожей переданными делу партии работниками. С этой целью ЦК ВКП(б) вводит в практику мобилизацию рекомендованных партий работников в профсоюзные органы. Издаются постановления ЦК ВКП(б) «О мобилизации работников в профсоюзные органы железнодорожного транспорта», «О мобилизации 50, 150 и 200». Эти работники направляются для работы в дорожные и участковые комитеты профсоюза.

В 1933—1934 годах осуществляется организационная перестройка в аппарате ЦК профсоюза. В отделах организуются группы и сектора, в частности — сектора движения и эксплуатации. При ЦК профсоюза создаются Центральное бюро студенчества (Пролетстуд), Центральное бюро физкультуры, Центральная страховая касса, а также Управление домами отдыха и санаториями (УДОС). В ЦК профсоюза образуется Фонд улучшения быта рабочих (ФУБР). Из состава членов ЦК профсоюза создаются секции: паровозная, вагонная, а также сектора по другим видам деятельности железнодорожного транспорта.

В начале 30-х годов ЦК профсоюза учреждает Всесоюзное соревнование втузов, вузов и техникумов, объявляет всесоюзный конкурс на лучшую профсоюзную группу. Новацией профсоюза в эти годы становится проведение так называемых «дней метлы и швабры» на предприятиях для обеспечения чистоты на рабочих местах.

В сентябре 1934 года пленум ВЦСПС принимает решение о разукрупнении профессиональных союзов, мотивируя этот шаг в качестве необходимого

условия приближения руководящих профсоюзных органов к производству. Разукрупнению подвергся и профсоюз рабочих железнодорожного транспорта. Он был поделен на 5 самостоятельных профсоюзов: профсоюз рабочих железных дорог Центра; профсоюз рабочих железных дорог Юга; профсоюз рабочих железных дорог Востока и Дальнего Востока; профсоюз рабочих железных дорог Средней Азии; профсоюз рабочих железнодорожных заводов, с местом нахождения Центральных комитетов соответственно в городах: Москве, Харькове, Новосибирске, Ташкенте.

На этом же пленуме ВЦСПС профсоюз рабочих железнодорожного, портового и дорожного строительства был разукрупнен на два профсоюза: профсоюз рабочих железнодорожного строительства и метрополитена и профсоюз рабочих шоссейного строительства. Профсоюз рабочих железнодорожного строительства и метрополитена с этого момента вливается в профсоюз железнодорожников. 25 октября 1934 года это решение пленума ВЦСПС было принято к исполнению на пленуме ЦК профсоюза. На прошедших вслед организационных пленумах механически разделенных профсоюзов были избраны их президиумы и председатели ЦК профсоюзов. В частности, первым председателем ЦК профсоюза железных дорог Сибири и Дальнего Востока стал И. С. Жибров.

Являясь самостоятельными органами, центральные комитеты вели свою работу в тесном взаимодействии друг с другом. Проводились совместные совещания и заседания, на которых выработывались общие подходы к решению задач, стоящих перед железнодорожным транспортом, обсуждались вопросы, касающиеся деятельности учреждений и организаций, общих для всех профсоюзов. В частности, такие совместные заседания были проведены по вопросам деятельности Центрального дома культуры железнодорожников (ЦДКЖ), Центрального дома детей железнодорожников (ЦДДЖ), редколлегии газеты «Гудок».

Центральными комитетами профсоюзов устанавливается порядок, по которому заседания их пленумов проходят не реже одного раза в два месяца, а заседания президиумов — два раза в месяц. За 14 лет существования отдельных профсоюзов, каждый из них провел по три съезда. Они проходили в 1935, 1939 и 1947 годах.

Подготовила  
Нина САЛЬНИКОВА

## К ПЕНСИИ ЕСТЬ ДОПЛАТА

**Министерство социальной защиты населения Хабаровского края информирует, что с 1 января 2010 года на территории Хабаровского края выплачивается региональная социальная доплата к пенсии. Указанная доплата к пенсии не является частью пенсии, это самостоятельный вид социального обеспечения пенсионеров.**

Право на региональную социальную доплату к пенсии имеют неработающие пенсионеры, проживающие на территории Хабаровского края, общая сумма материального обеспечения которых меньше величины регионального прожиточного минимума пенсионера. Величина регионального прожиточного минимума пенсионера для установления региональной социальной доплаты к пенсии на 2010 год определена в размере 6442 рубля, на 2011 год планируется увеличить ее до 6946 рублей.

В общую сумму материального обеспечения пенсионера для установления региональной социальной доплаты к пенсии включаются не только пенсия, ежемесячные денежные выплаты, включая стоимость набора социальных услуг, меры социальной поддержки, установленные законодательством Хабаровского края в денежном выражении, но и денежные эквиваленты мер социальной поддержки по оплате проезда на всех видах пассажирского транспорта (городском, пригородном, междугородном).

Размер региональной социальной доплаты к пенсии определяется как разница между величиной прожиточного минимума пенсионера для установления региональной социальной доплаты к пенсии и общей суммой материального обеспечения.

Пенсионерам с общей суммой материального обеспечения меньше

6442 рублей, которым пенсия впервые назначена после 1 января 2010 года и (или) которые прекратили трудовую деятельность в 2010 году, региональная социальная доплата к пенсии устанавливается со дня возникновения права (со дня назначения пенсии или со дня, следующего за днем увольнения).

С 1 января 2011 года региональная социальная доплата к пенсии всем пенсионерам будет устанавливаться с 1 числа месяца, следующего за месяцем обращения за ней, с соответствующим заявлением и со всеми необходимыми документами.

Исключение установлено для детей-инвалидов и детей, не достигших возраста 18 лет, которым установлена трудовая пенсия по случаю потери кормильца в соответствии с федеральным законом от 17 декабря 2001 года № 173-ФЗ «О трудовых пенсиях в Российской Федерации» или пенсия по случаю потери кормильца в соответствии с федеральным законом от 15 декабря 2001 года № 166-ФЗ «О государственном пенсионном обеспечении в Российской Федерации». Им региональная социальная доплата к пенсии всегда устанавливается со дня назначения пенсии, но не ранее чем со дня возникновения права на указанную доплату.

Для назначения региональной социальной доплаты к пенсии необходимо обращаться в краевые государственные учреждения — центры социальной поддержки населения по месту жительства с документом, удостоверяющим личность и место проживания (паспорт), и трудовой книжкой (при ее наличии). Подробную информацию по данному вопросу можно получить в краевых государственных учреждениях — центрах социальной поддержки населения по месту жительства или на сайте министерства

## ПРИЗНАНИЕ ВРАЧАМ ЗА РАБОТУ

**В краевом Дворце культуры и спорта «Русь» состоялась торжественная церемония награждения победителей и лауреатов IX краевого конкурса «Признание».**

Как и в предыдущие годы, конкурс проводился по номинациям: «Лучшее учреждение здравоохранения Хабаровского края», «Лучший врач», «Лучший провизор», «Лучший средний медицинский работник».

В соответствии с распоряжением губернатора края, победителями IX конкурса признаны сорок девять медицинских работников — педи-

атры, терапевты, инфекционисты, санитарные врачи, хирурги, медицинские сестры и другие. Так, лучшим терапевтом стала врач-нефролог Дорожной клинической больницы Марина Руденко. В номинации «Лучший хирург» пальма первенства отдана заведующему центром амбулаторной хирургии, врачу-хирургу консультативно-диагностического центра «Вивея» Валерию Брежневу.

Специальный приз в номинации «Молодость. Новаторство. Талант» получил детский хирург краевого перинатального центра Евгений

Безывестный, а в номинации «За верность профессии» — врач-травматолог-ортопед детской краевой клинической больницы Виталий Кропачев, посвятивший медицине сорок два года жизни.

Поздравляя награжденных, министр здравоохранения края Александр Витько, поблагодарил их за верное служение благородной профессии, самоотверженный труд во имя здоровья людей.

Пресс-служба губернатора  
Хабаровского края

## СПЕШИТЕ ДЕЛАТЬ ДОБРЫЕ ДЕЛА

**Уважаемые работники Дальневосточной железной дороги!**

С 20 октября по 21 ноября телекомпания «Губерния» совместно с правительством Хабаровского края и Хабаровским краевым отделением Российского детского фонда проводит благотворительный телемарафон «ПОМОГИ: спешите творить добро». Есть люди, которым нужна наша помощь. Дети-инвалиды. Многие нуждаются в самых обычных вещах, которые для них являются предметами первой необходимости. Не оставайтесь равнодушными к данному событию. Не кто-нибудь, а лично вы можете сделать их жизнь чуть-чуть лучше. Спешите творить

добро. Оно к вам вернется.

Сделать это совсем несложно.

1. Можно перечислить денежную сумму для помощи в Хабаровское краевое отделение Российского детского фонда по следующим реквизитам:

р/с 40703810708010000325 в ОАО «Номос-Региобанк» г. Хабаровск  
БИК 040813737, к/с 30101810500000000737

ИНН/КПП- 2721001220/272101001 с пометкой: для телемарафона по оказанию помощи детям края.

2. Самый простой способ — отправить СМС на номер:

- для абонентов Билайн — 0076;
- для абонентов МегаФон — 000333.

Стоимость сообщения — 50 рублей (вместе с НДС). Это и будет суммой, которую вы пожертвовали.

\*\*\*

Средства, поступившие в ходе проведения телемарафона, будут направлены на помощь различных категорий детей: инвалидов, из многодетных и опекаемых семей, больных туберкулезом.

Дополнительную информацию можно получить: по телефону горячей линии (4212) 21-37-54, телефону Хабаровского краевого отделения Российского детского фонда (4212) 21-37-54, на сайте телекомпании «Губерния» по электронному адресу: [www.gubernia.com](http://www.gubernia.com).

## КОНКУРС НА ТАЛИСМАН «СОЧИ 2014»

**1 сентября 2010 года начался Всероссийский конкурс идей талисманов Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи. Для компаний-партнеров игр это знаковое событие, которое нельзя пропустить.**

«Талисман игр станет самым важным символом страны на ближайшие несколько лет и будет представлять Россию на мировой арене. Он должен отражать национальные и культурные особенности России, соответствовать духу времени, вызывать позитивные эмоции и способствовать продвижению олимпийских и паралимпийских идеалов. Поэтому мы приняли беспрецедентное решение — создать наш талисман всей страной. Да, это вызов, но мы готовы обеспечить все условия, чтобы голос каждого был услышан», — заявил Дмитрий Чернышенко, президент оргкомитета «Сочи 2014».

Предлагаем вам, вашим друзьям и близким принять участие в конкурсе и внести свой вклад в «олимпийскую» историю страны.

### Как принять участие в конкурсе?

Принять участие в конкурсе может каждый гражданин РФ. Для того чтобы стать участником конкурса, необходимо в период с 1 сентября по 5 декабря 2010 года отправить в Оргкомитет «Сочи 2014» свою творческую работу с изображением талисмана и заполненную анкету:

- через сайт [talisman.sochi2014.ru](http://talisman.sochi2014.ru) в виде файла в любом из следующих форматов: JPG, GIF, PNG — объемом не более 5 Мб. При этом анкету участника можно будет заполнить прямо на сайте;

- почтовым отправлением по адресу: 105275, Москва, а/я «Талисман Сочи 2014» — вместе с подписанной анкетой. Бланки анкет можно получить на интернет-сайте [sochi2014.com](http://sochi2014.com).

### Что должно быть в творческой работе?

В творческой работе должно

содержаться изображение талисмана, являющегося результатом творческого труда участника. Работа может быть выполнена как в цветном, так и в черно-белом изображении, в любой технике, включая компьютерную графику.

Талисманом может быть любой существующий или вымышленный, одушевленный или неодушевленный предмет, который должен:

- способствовать продвижению олимпийских/паралимпийских идеалов;
- являться отражением национальных и культурных особенностей России, а также духа времени;
- до, во время и после проведения игр символизировать для мировой общечеловеческой общности образ России и ее национальный характер;
- вызывать позитивные эмоции, быть интересным и оригинальным.

### Можно ли направить несколько творческих работ?

Количество заявок от одного участника не ограничено.

Участником конкурса могут

быть предложены две работы: одна — в номинации «Олимпийский талисман», другая — в номинации «Паралимпийский талисман». При этом одна и та же творческая работа не может участвовать одновременно в двух номинациях.

### Где можно посмотреть предложенные идеи талисманов?

Идеи талисманов со всей страны будут собраны на специальной интерактивной площадке [talisman.sochi2014.ru](http://talisman.sochi2014.ru).

### Кто определит финалистов конкурса?

Финалисты конкурса будут определены с 6 по 15 декабря 2010 года экспертным советом, состоящим из режиссеров-аниматоров, художников, деятелей культуры, профессиональных маркетологов, спортсменов.

### Кто определит победителя конкурса?

Определение победителя конкурса состоится 7 февраля 2011 года путем всенародного SMS- и телефонного голосования. Результаты голосования будут объявлены в прямом эфире.

### Что получит победитель конкурса?

Победители конкурса получат сертификаты на получение двух билетов на открытие XXII Олимпийских зимних игр или XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи в зависимости от победы в номинации «Олимпийский талисман» или номинации «Паралимпийский талисман».

### Где можно ознакомиться с подробными правилами конкурса?

С полным текстом правил конкурса можно ознакомиться на сайте [talisman.sochi2014.ru](http://talisman.sochi2014.ru).

### 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 № 5007. Подписано в печать по графику 2.11.2010 в 16-00.