

# ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

17 августа 2011 г. № 14 (143)

Выходит с 25 января 2006 года



ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

## ФЕЙЕРВЕРК В ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА



**В первую субботу августа в Хабаровске на стадионе «Локомотив» праздновался День железнодорожника. Отмечался праздник 75-й раз.**

Известно, что этот профессиональный праздник был учрежден в России еще в 1896 году. И был приурочен ко дню рождения императора Николая I, начавшего строительство железных дорог. День железнодорожника в те годы, вплоть до 1917-го, праздновался 25 июня. После Октябрьской революции 1917 года праздник был забыт почти на двадцать лет. Традиция чествовать

железнодорожников возродилась в СССР лишь в 1936 году. И празднуется День железнодорожника в первое воскресенье августа.

### Хабаровск

Праздник начался на стадионе «Локомотив» в 17 часов спортивными соревнованиями, не традиционными и для всех желающих – дартс (метание дротиков в воздушные шарик), персональный стритбаскет, стрельба из пневматического оружия по диковинным мишеням, игра в шашки на большом ковре, малыши упражнялись в ловкости на двух багутах, разыгрывались военные сражения в пейнтбол и многое другое.

В 19 часов начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко поздравил всех с профессиональным праздником. А после началась большая концертная программа. Первым вышел на сцену фольклорный ансамбль «Светоч» из Владивостока, представлявший Приморский краевой Дом молодежи. Затем выступила довольно молодая рок-группа из Хабаровска «Пэри Мэйсон». Завершила концертную программу известная московская группа «Комиссар». А заключительным аккордом всего праздника прогремел яркими цветами желанный фейерверк.

Окончание на 3-й стр.

### СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

#### Передовики получили награды

Трудовые успехи дальневосточных железнодорожников отмечены государственными и отраслевыми наградами, врученными в центральном офисе ОАО «Российские железные дороги».

стр. 2

#### Решение социальных проблем

Формат первого Регионального социально-экономического форума по подведению итогов выполнения Коллективного договора ОАО «РЖД» за первое полугодие 2011 года позволил участникам проявить наибольшую активность.

стр. 4-5

#### Десять дней на море

База отдыха дорпрофсожа «Утес» расположена на берегу Японского моря в бухте Бойсмана. Это живописное и уютное место, вдали от городской суеты и промышленных предприятий.

стр. 7

#### Итоги подвели связисты

В столице Дальнего Востока состоялась конференция работников Хабаровской дирекции связи по итогам выполнения обязательств Коллективного договора ОАО «Российские железные дороги» за первое полугодие 2011 года.

стр. 8



### ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

## ПОБЕДА МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Газета «Профсоюзная жизнь» не раз обращалась к конфликту, который уже несколько лет лихорадит здравоохранение севера Амурской области. В июле 2008 года и в декабре 2009-го, да уже и в 2011 году на страницах издания появлялись публикации, рассказывавшие о том, какое социальное напряжение в северном городе вызвали слухи о скорой ликвидации железнодорожной больницы и о принудительном прикреплении на лечение всего населения к центральной районной больнице. Ситуация продолжает развиваться в специфическом направлении.

### А как же люди?

Главный врач негосударственного учреждения здравоохранения

«Отделенческая больница на станции Тында ОАО «РЖД» Юрий Коршняк обратился с жалобой

в Федеральную антимонопольную службу России. В письме на имя руководителя службы Игоря Артемьева говорится, что в городе Тында существуют два лечебных учреждения, работающих в системе обязательного медицинского страхования на протяжении многих лет. Это НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында» и муниципальное учреждение здравоохранения «Тындинская центральная районная больница».

Окончание на 6-й стр.



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

## ПЕРЕДОВИКИ ПОЛУЧИЛИ НАГРАДЫ

Трудовые успехи дальневосточных железнодорожников отмечены государственными и отраслевыми наградами, врученными в центральном офисе ОАО «РЖД».

В Москве состоялась торжественная встреча с передовиками производства, посвященная празднованию Дня железнодорожника. В ходе мероприятия президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин вручил лучшим работникам компании награды. Среди 82 отличившихся работников немало представителей предприятий, расположенных в границах Дальневосточной железной дороги.

Указами президента Российской Федерации Дмитрия Медведева за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу награждены:

**• орденом Дружбы:**

– БАХМАТОВ Александр Михайлович – машинист тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Тында Дальневосточной железной дороги;

– ГАНТИМУРОВ Борис Николаевич – старший электромеханик ремонтного локомотивного депо Тында-Северная Дирекции по ремонту тягового подвижного состава;

**• медалью «За развитие железных дорог»:**

– ГУЗОВСКИЙ Виктор Вильгельмович – машинист-инструктор локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Тында Дальневосточной железной дороги.

За добросовестный труд отраслевыми почетными знаками ОАО «РЖД» награждены:

**• знаком «Почетный железнодорожник ОАО «РЖД»:**

– МОИСЕЕВ Олег Николаевич – старший дорожный мастер Бикинской дистанции пути;

– ЛАРИОНОВА Татьяна Владимировна, дежурный по железнодорожной станции Хабаровск-2;

**• знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 30 лет»:**

– ЛЕБЕДЕВ Сергей Дмитриевич, машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск 2.

Всех награжденных дальневосточников отличает добросовестное отношение к своей работе, преданность железнодорожному транспорту. В частности, Борис Гантимуров, награжденный орденом Дружбы, трудится на железнодорожном транспорте более 37 лет. Машинист тепловоза локомотивного депо Тында Александр Бахматов в течение 26 лет обеспечивает перевозку грузов по Северному широтному ходу. Он настоящий профессионал своего дела и наставник молодежи.

## ПОБЕДИЛИ САМЫЕ ЭКОНОМНЫЕ

На Дальневосточной железной дороге подведены итоги соревнования за наибольший вклад в экономию топлива и электроэнергии на тягу поездов за первое полугодие 2011 года.

Победителем соревнования среди эксплуатационных локомотивных депо признано депо Новый Ургал.

Среди локомотивных колонн лучшими признаны:

– колонна эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 машиниста-инструктора Кофанова Ивана Александровича;

– колонна эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск машиниста-инструктора Гринюка Юрия Владимировича.

Победителями среди локомотивных бригад стали:

– локомотивная бригада эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново в составе машиниста электровоза Старинчика Олега Михайловича и помощника машиниста электровоза Гордо Михаила Владимировича;

– локомотивная бригада эксплуатационного локомотивного депо Тында в составе машиниста тепловоза Кудреватых Сергея Владимировича и помощника машиниста тепловоза Сонины Дмитрия Сергеевича.



# ПООЩРЕННЫ ЛУЧШИЕ РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ



### ИДЕЯ-2011

На Дальневосточной железной дороге в преддверии Дня железнодорожника состоялось чествование работников – активных участников технического творчества.

Руководством Дальневосточной железной дороги поощрены специалисты, технические решения которых отмечены по итогам смотра-конкурса изобретательской и рационализаторской деятельности «Идея ОАО «РЖД»-2011».

В номинации «Лучшее техническое решение молодого изобретателя (рационализатора) по повышению производительности труда и снижению ручного труда в путевом хозяйстве» 2 место получило рационализаторское предложение «Попикетный просмотр объектов инфраструктуры железнодорожного пути в пределах полосы отвода» (авторы: Александр Квашенинников и Владислав Шестаков). Данное предложение дает возможность сформировать обзорные кадры (получаемые в ходе ведения

видеосъемки вагоном-путеизмерителем) любых участков железной дороги, которые далее могут передаваться всем заинтересованным лицам. При использовании обзорных кадров пользователю предоставляется дополнительная справочная информация и возможность визуальной оценки состояния устройств инфраструктуры без выезда на линию.

В номинации «Лучшее техническое решение молодого изобретателя (рационализатора) по совершенствованию технологии ремонта грузовых вагонов» 2 место получило приспособление, облегчающее работу с механизмами при техническом обслуживании вагонов в приемоотправочном парке станции и тем самым уменьшающее количество вагонов, отправляемых на более сложные и дорогостоящие виды ремонта (автор: Дмитрий Ушанфа).

В номинации «Лучшее техническое решение по повышению надежности устройств электрооборудования» 3 место получило приспособление для выправки опор контактной сети (авторы: Евгений Сухов, Артем Сухов).

В номинации «Лучшее техническое решение по повышению надежности систем и устройств

железнодорожной автоматики и телемеханики» 3 местом отмечен пульт дистанционного управления и контроля работы компрессорных установок, имеющихся в подвижном составе (авторы: Андрей Плющай, Андрей Матолин). Пульт облегчает условия труда машиниста и позволяет своевременно принять меры (включить/отключить компрессорную установку), используя контрольные приборы (световая индикация и манометры).

Среди прочих поощренных рационализаторских предложений следующие технические решения:

В номинации «Лучшее техническое решение по совершенствованию технологии ремонта грузовых вагонов» рацпредложение «Работа УЗОТ-РМ (устройства зарядки и опробования тормозов) с использованием каналов сети передачи данных» (автор: Виктор Качковский).

В номинации «Лучшее техническое решение по повышению производительности труда и снижению уровня ручного труда в путевом хозяйстве» рационализаторские предложения «Изменение технологии постановки рельсов в цех под наплавку путем применения тележек большей грузоподъемности» (авторы: Вениамин Зуб, Алексей Кудряшов, Егор Васин, Константин Кравченко, Антон Мезько) и «Укрепление плеча балластной призмы» (авторы: Владимир Луенко, Андрей Климчук, Михаил Шаповаленко).

Заместитель главного инженера Дальневосточной железной дороги Игорь Лупезов, выразив благодарность победителям, отметил также важность работы организаторов технического творчества в структурных подразделениях дороги и филиалах «Российских железных дорог», расположенных на полигоне Дальневосточной магистрали.

### СПОРТ

## СОРЕВНОВАНИЯ В СТОЛИЦЕ БАМА

В Тынде прошел второй этап соревнований Всероссийских игр «Спорт поколений-2011». В состязаниях приняли участие тринадцать спортивных коллективов общей численностью свыше 300 человек. Соревнования проводились по футболу и волейболу, шахматам, гиревому спорту, дартсу и перетягиванию каната. Финансирование состязаний осуществляли профсоюзные комитеты предприятий региона.

В общем зачете лидерство завоевала команда эксплуатационного локомотивного депо Тында (ТЧЭ-11), второе место – у коллектива дистанции электроснабжения (ЭЧ-10). Замкнули тройку лидеров спортсмены Дирекции тепловых сетей.

Следует отметить, что завидную волю к победе проявили все участвовавшие в играх команды. Добрых слов заслуживают представители ЛВЧД-2, ПМС-310, ПЧ-22, ТЧР «Северное», ДЦС, ВЧДЭ. В таких видах, как волейбол, футбол, шахматы, перетягивание каната, победу определяли считанные очки.

По утверждению главного судьи соревнований, отличника физкультуры РФ ветерана бамовского спорта Ларисы Шатревич, на мероприятие явилось большое количество молодых специалистов. И все они в один голос утверждали, что по-настоящему соскучились по спортивным состязаниям, которые с ликвидацией СК «Локомотив» проводятся крайне редко, от случая к случаю.



рана бамовского спорта Ларисы Шатревич, на мероприятие явилось большое количество молодых специалистов. И все они в один голос утверждали, что по-настоящему соскучились по спортивным состязаниям, которые с ликвидацией СК «Локомотив» проводятся крайне редко, от случая к случаю.

# ФЕЙЕРВЕРК В ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА



В городском парке Тынды проходила детская развлекательная программа «Веселый паровозик»

**Окончание.**  
**Начало на 1-й стр.**

## Тында

В Тынде в день профессионального праздника большую концертную программу подготовил местный Дворец культуры железнодорожников. Тындинцев и гостей столицы БАМа он пригласил в городской парк, где проходил XIV фестиваль самодеятельного народного творчества «Тебе, дорога, дарю свои таланты». Он состоял из детской концертно-развлекательной программы «Веселый паровозик», фестиваля народного творчества среди железнодорожников и членов их семей, концертно-поздравительной программы «Вечерний экспресс», выступления театра песни «Забава» из города Улан-Удэ, концерта исполнителей русского шансона, группы «Беломорканал» из Оренбурга. В парке работали аттракционы, пневмобатуты, детская игровая комната, торговые точки, кафе «Восточный каприз». Можно было сфотографироваться на память со сказочными героями.

Естественно, возможность разносторонне отдохнуть привлекла в парк большое количество горожан. И что любопытно, среди участников фестиваля (а их было более сотни), изъявивших желание

блеснуть своими талантами, были тындинцы разного возраста. Сашеньке Чепиус едва исполнилось четыре года. Она удостоена приза «Самая юная участница фестиваля». Всех собравшихся горячо

приветствовали и поздравили с праздником председатель филиала дорпрофсожа в Тындинском регионе ДВЖД Виктор Сверкунов, заместитель начальника региона Александр Бугера, мэр Тынды Марк Шульц.

Жюри высоко отметило творчество Александра Кулака (ИВЦ), Татьяны Лесик (ремонтное локомотивное депо Тында), Лизы Анасимовой (внучки дворника Дворца культуры железнодорожников Анатолия Михайловича Лихманова), пятилетней Вероники Комогорцевой, Василисы Смирновой. Среди многочисленных зрителей были родственники (к слову сказать, все железнодорожники), горячо болевшие и за своих родных, и за других самодеятельных артистов.

Хорошо показали себя представители ремонтного локомотивного депо Тында, дистанции тепловых сетей, Федеральной пассажирской компании, ПЧ-22, комбината общественного питания, метрологической службы, стан-

ций Февральск и Кувукта и других подразделений региона. Гран-при фестиваля завоевал машинист оборотного депо станции Муртыгит Алексей Иванов за бардовскую песню, посвященную железной дороге. Также порадовали тындинцев гости из Улан-Удэ и Оренбурга. Закончилось торжество огненным шоу и праздничным фейерверком.

\*\*\*

В этот же день праздник железнодорожников ярко и широко отмечали в Архаре, Бикине, Южно-Сахалинске, Владивостоке, Находке, Уссурийске, Комсомольске-на-Амуре и Советской Гавани.

Остается сказать, что дорпрофсож на ДВЖД выделил без малого 22 миллиона рублей на все соревнования второго этапа Всероссийских игр «Спорт поколений-2011» и на празднование Дня железнодорожника, которые состоялись в этих городах.

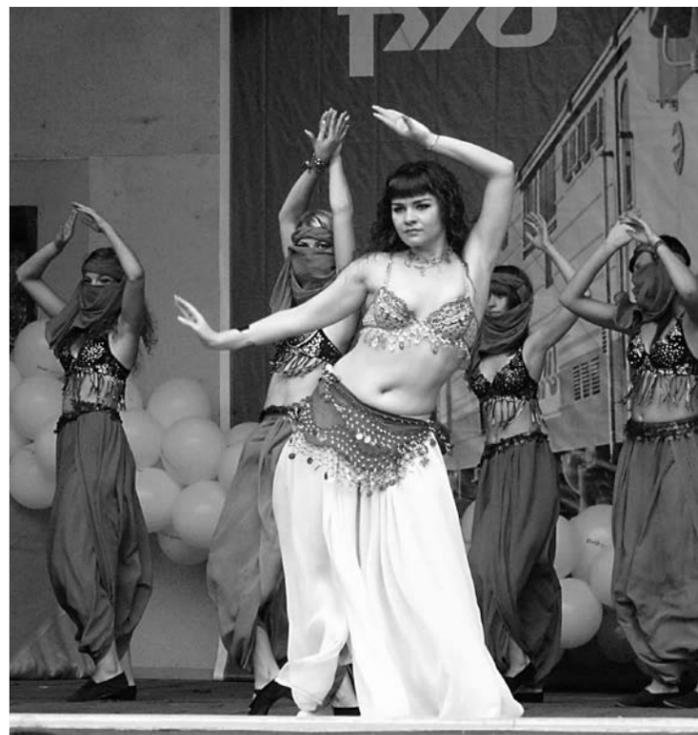
Владимир БОДАГОВ,  
Геннадий АСТАХОВ



Железнодорожники на праздник приходили семьями



На сцене стадиона «Локомотив» в Хабаровске – фольклорный ансамбль «Светоч»



Восточные красавицы покорили жителей столицы БАМа



А не сыграть ли нам в шашки?

# РЕШЕНИЕ СОЦИАЛЬНЫХ

**Формат первого Регионального социально-экономического форума по подведению итогов выполнения Коллективного договора ОАО «РЖД» за первое полугодие 2011 года позволил участникам проявить наибольшую активность.**

Если ранее при проведении конференций работников дороги по аналогичному поводу трибуна предоставлялась, как правило, 10–12 желающим выступить, то на заседаниях круглых столов это стало возможным для 50 человек. Увеличилось и количество проблемных вопросов и замечаний, освещенных делегатами и приглашенными на форум.

Всего на заседаниях круглых столов было поднято 117 вопросов. Значительное количество проблем (33 % от общего количества) прозвучало на круглом столе № 3. Это и понятно. Ведь там рассматривались вопросы предоставления социальных гарантий работникам, членам их семей, неработающим ветеранам.

Руководителю этого стола – заместителю начальника железной дороги по кадрам и социальным вопросам Михаилу Михайловичу Федорцу и ответственному представителю от дорпрофсоюза – председателю Владивостокского филиала дорпрофсоюза Наталье Ивановне Ляминой необходимо было осветить позиции жилищной программы, молодежного и ветеранского движений, негосударственного пенсионного обеспечения, компенсируемого социального пакета и многого другого.

Конечно, весь перечень вопросов не вместился в отведенное на проведение круглых столов время. Этот момент будет учтен при подведении итогов выполнения обязательств коллективного договора компании за год.

Справедливости ради нужно отметить, что часть вопросов носит прожектерский характер, хотя и на них в месячный срок будут даны ответы.

Отдельные предложения руководства и дорпрофсоюза будут рассмотрены в Москве на рабочих группах и заседаниях Комиссии по подготовке Коллективного договора ОАО «РЖД» и контролю за его исполнением в сентябре месяце. От участников третьего стола проиницированы такие предложения: предоставлять право по компенсации провоза домашнего имущества в вагоне или контейнере при реализации пунктов 4.2.3. и 4.2.5 Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы; снять ограничения по количеству детей работников при использовании права бесплатного проезда по личным надобностям; разрешить выдачу транспортного требования на бесплатный проезд неработающим пенсионерам для проезда в любое лечебно-профилактическое учреждение на госпитализацию, обследование или консультацию по направлению,



выданному медицинским работником, обслуживающим население линейных станций, на которых отсутствуют негосударственные учреждения здравоохранения ОАО «РЖД», а также о включении в перечень элементов компенсируемого социального пакета на 2012 год компенсации оплаты услуг жилищно-коммунального хозяйства.

Большинство вопросов будут рассмотрены руководством дороги, дирекций. Но уже сегодня на отдельные замечания можно дать ответ.

Например, предлагалось расширить круг работников, имеющих право на получение специализированного жилья РЖД, включить в него дополнительно специальности: начальник основного и оборотного локомотивного депо, начальник пункта подмены локомотивных бригад, дежурный по депо, приемщик локомотивов. Должности начальника основного и оборотного локомотивного депо, приемщика локомотивов включены в «Перечень основных профессий и должностей работников ОАО «РЖД», которые могут проживать в жилых помещениях специализированного жилищного фонда компании». Для включения дополнительных профессий и должностей в перечень требуется обосновать необходимость их включения и обратиться в Департамент социального развития.

Или есть предложение расширить круг линейных станций с дефицитом рабочей силы, включив в этот перечень станции Юктала и Верхнезейск и предусмотреть для их работников выделение субсидий на приобретение жилья в регионе Амурской области, Хабаровского и Приморского краев. Ежегодно руководством Дальневосточной железной дороги в ОАО «РЖД» направляются предложения по включению в перечень станций с дефицитом трудовых ресурсов, работникам которых, длительное время работающим на станциях и участках железных дорог, оказывается корпоративная поддержка в виде безвозмездной субсидии для приобретения жилых помещений в собственность. Станция Юктала была включена в данный список еще в 2008 и 2010 годах, но ни одному железнодорожнику,

работающему на этой станции, не было включено условие о предоставлении безвозмездной субсидии. По станции Верхнезейск от руководителей структурных подразделений эта потребность не заявлялась.

Ставился вопрос об увеличении объемов строительства технологического жилья и общежитий для молодых специалистов в крупных населенных пунктах. Учитывая то, что жилищная политика ОАО «РЖД» направлена на закрепление кадров на рабочих местах, укомплектование имеющихся вакансий на линейных станциях и привлечение работников для обеспечения перевозочного процесса, прежде всего в регионах с неблагоприятной демографической ситуацией, приобретение и строительство жилых помещений жилищного фонда компании ведется преимущественно на линейных станциях. В крупных населенных пунктах укомплектование штата возможно за счет местного населения. Строительство общежитий для ОАО «РЖД» нецелесообразно в связи с непроизводительными расходами компании на их содержание.

Ежегодно на Дальневосточной железной дороге проводится работа по формированию среднесрочной адресной программы для приобретения и строительства технологического жилья на линейных станциях. Согласно заявленной структурными подразделениями потребности в жилых помещениях ЖФК определяется размер средств для ее реализации, затем формируется адресная программа железной дороги в разрезе населенных пунктов, профессий и должностей.

Актуален был вопрос и по ставкам процентов на ипотечное кредитование. Концепцией жилищной политики ОАО «РЖД» предусмотрено предоставление корпоративной поддержки при приобретении (строительстве) жилья в виде уплаты части начисленных процентов по ипотечным кредитам, полученным работниками в банке. Аккредитованным банком ОАО «РЖД» для выдачи субсидированных ипотечных кредитов является ОАО «ТрансКредитБанк». Ставка ипотечного кредитования данного банка составляет для молодых специалистов 10,5 % годовых,

для остальных работников 12 % (для сравнения: Сбербанк России предлагает ипотечные кредиты от 11 % до 15 % годовых, при этом под 11 % выдается кредит при условии внесения первоначального взноса в размере 50 % от стоимости жилья и под 15 % годовых при условии внесения 15 % от стоимости жилья; банк «Возрождение» и Далькомбанк предлагают ипотеку от 12,5 % и выше). Ставка субсидирования в 2011 году установлена для молодых специалистов в размере 8,5 %, для остальных железнодорожников – 7,5 %. Учитывая это, кредитная нагрузка для молодых специалистов – 2 % годовых, для остальных работников – 4,5 %.

Много вопросов связано с предоставлением путевок на санаторно-курортное лечение на 2011 год. Для планирования средств на санаторно-курортное лечение ежегодно в октябре проводится сбор предварительных заявок, которые подлежат корректировке после выделения денежных средств. Как правило, заявок на лечение в черноморских и сторонних санаториях всегда намного больше, чем возможность приобретения путевок. Ежегодно стоимость путевок во всех оздоровительных учреждениях увеличивается. В связи с этим количество путевок в 2011 году снизилось, хотя объем финансирования на санаторно-курортное оздоровление работников в 2011 году сохранен на уровне прошлого года. Вместе с тем необходимо отметить, что в текущем году нет ограничений в путевках в санатории-профилактории Дальневосточной дороги.

Работников также интересует и возможность лечения в конкретных санаториях. Например, в этом году не поступало путевок на лечение в санатории «Амурский залив», единственном санатории в Приморском крае, специализирующемся на лечении и профилактике сердечно-сосудистых заболеваний. Вместе с тем целесообразно заключать несколько договоров на маленькие суммы, поэтому принято решение заключить один договор с санаторием «Уссури», расположенном в поселке Бычиха Хабаровского края. Согласно этого договора в течение года равномерно будет предоставлено 47 путевок на сумму 1,1 млн рублей.

Часть вопросов касалась расписания движения пассажирских и пригородных поездов. Например, делегаты узла Уссурийск просили восстановить в расписании пассажирский поезд сообщением Уссурийск–Хасан. В связи с отменой Дальневосточным филиалом ОАО «ФПК» поезда № 965/966 Уссурийск–Хасан в новом графике движения пассажирских поездов 2011/2012 годов с 30 мая 2011 года руководством Дальневосточной железной дороги было принято решение об организации курсирования хозяйственного поезда для обеспечения перевозки работников.

В порядке исключения, до решения вопроса об организации пригородного движения на данном маршруте в хозяйственном поезде 5090/5089 сообщением Уссурийск–Хасан разрешено нахождение пассажиров с оформлением квитанций установленной формы. В период с 29 мая по 20 июля 2011 года хозяйственным поездом перевезены 3645 человек. Из них 1726 человек платной категории пассажиров и 1919 работников железной дороги.

В данный момент пригородная пассажирская компания ОАО «Экспресс Приморья» совместно с администрацией Приморского края решают вопрос организации пригородного движения на участке Хасан–Уссурийск.

По мнению участников круглого стола, следует изменить действующее в летнее время расписание следования пригородных электропоездов № 6461/6462 Партизанск–Владивосток и № 6479/6480 Владивосток–Партизанск, так как оно не обеспечивает своевременную доставку работников на работу. Или ввести рабочие поезда Смоляниново–Партизанск (отправление в 09:00, прибытие в 11:20) и Партизанск–Смоляниново (отправление в 23:20, прибытие в 01:40).

Частая смена расписания отрицательно сказывается на исполнительской дисциплине работников, приводит к потерям рабочего времени. Однако изменение расписания пригородного поезда № 6479/6480 сообщением Владивосток–Партизанск на 1 час повлечет за собой позднее прибытие на ст. Владивосток пригородного поезда № 6461/6462 сообщением Партизанск–Владивосток, а именно в 22:30, что повлечет за собой снижения пассажиропотока.

Согласно проведенных маркетинговых исследований компанией перевозчиком ОАО «Экспресс Приморья» с начала ввода графика движения пригородных поездов на 2011/2012 годы в вышеуказанных поездах наблюдается рост пассажиров в учетом действующего расписания.

Расписание пригородного электропоезда № 6461/6462 сообщением Партизанск–Владивосток было сдвинуто вперед относительно графика 2010/2011 годов по той причине, что пассажирам затруднительно добираться до станции отправления в 06:30 местного времени ввиду отсутствия автобусного сообщения в столь раннее время.

# ПРОБЛЕМ

Факты неоднократного изменения расписания пригородных поездов в границах Владивостокского региона обусловлены проведением ремонтных работ на объектах инфраструктуры, связанных с предстоящим проведением саммита АТЭС в 2012 году.

Немало вопросов было посвящено вопросам медицинско-го обслуживания. Председатель профкома ДС Находка предложила открыть по врачебному здравпункту станции Находка кабинеты гинеколога и стоматолога. По штатным нормативам должность врача акушера-гинеколога устанавливается из расчета 1,5 ставки на 10 000 населения. К здравпункту на станции Находка прикреплено 785 женщин, соответственно на это население необходимо 0,11 ставки врача. По штатным нормативам должность врача-стоматолога и врача стоматолога-хирурга устанавливается суммарно из расчета 4,0 ставки на 10 000 населения. К здравпункту на станции Находка прикреплено 1539 человек, соответственно на это население необходимо 0,62 ставки врача стоматолога и врача стоматолога-хирурга. Поэтому открыть кабинеты стоматолога и гинеколога в здравпункте на станции Находка проблематично.

Со стороны руководства региональной дирекции медицинского обеспечения поступили предложения рассмотреть вопрос организации коек сестринского ухода в НУЗ «Узловая поликлиника на станции Вяземская» и НУЗ «Дорожная клиническая больница на станции Хабаровск-1» для оказания медицинской помощи пенсионерам отрасли с финансированием коек через некоммерческую организацию, а также заключить договор между Дирекцией социальной сферы и НУЗ «Дорожная клиническая больница на станции Хабаровск-1 ОАО «РЖД» на проведение реабилитации (по специальным программам) работников локомотивных бригад. Эти вопросы станут предметом обсуждения во втором полугодии текущего года.

Работниками Комсомольского региона поднимается вопрос по гарантии бесплатного проезда от места жительства к месту работы. Согласно этой льготы работнику выдается транспортное требова-

ние формы 4, по которому он может воспользоваться проездом до 200 км в общем вагоне и свыше 200 км – в плацкартном вагоне. В связи с тем что количество пассажирских поездов в регионе ограничено (в сутки проходит 1-2 поезда) и общих вагонов не хватает, работники вынуждены доплачивать за проезд в плацкартном вагоне к месту работы за расстояние до 200 км. Филиал дорпрофсожа предложил обратиться к руководству ОАО «РЖД», ЦК Роспрофжела с просьбой о внесении изменений в п. 4.2.3 Коллективного договора ОАО «РЖД» об отмене ограничения проезда к месту работы работников в общем вагоне.

Актуален для всех северных территорий вопрос, который прозвучал неоднократно: о компенсации один раз в два года проезда к месту использования отпуска и обратно не только воздушным, но и водным, автомобильным транспортом. В связи с тем что не все работники, проживающие в этих местностях, могут проводить отпуск в западных регионах России и зачастую выезжают в отпуск на приморские базы отдыха на автомобильном транспорте и на Сахалин на водном транспорте.

Или еще одна сторона вопроса. В подпункте 4.2.4 Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы прописано, что работникам, работающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, разрешается воспользоваться воздушным транспортом по территории Российской Федерации вместо железнодорожного, с компенсацией понесенных расходов от пункта отправления до пункта назначения, указанного в авиационном билете, и обратно, но не более стоимости проезда в купейном вагоне скорого фирменного поезда дальнего следования, следующего по маршруту, указанному в авиационном билете. Но на нашей территории есть такие авиационные маршруты, которые нельзя оценить железнодорожным сообщением, так как его попросту нет, и поездка не компенсируется. Руководством дороги и дорпрофсоюзом направлена в ОАО «РЖД» и Роспрофжел просьба

подготовить совместное разъяснение данных моментов.

Межрегиональный совет ветеранов на Дальневосточной железной дороге предложил инициировать обращение в ОАО «РЖД» по поводу решения вопроса об индексации выплат ежемесячной материальной помощи ветеранам через БФ «Почет», увеличив ее максимальный размер до 650 рублей в месяц аналогично минимальному размеру негосударственной пенсии, выплачиваемой НПФ «Благосостояние» (решением совета фонда минимальный размер пенсии был увеличен с 450 до 650 рублей). В этом вопросе необходимо пояснить, что решение об индексации минимального размера негосударственной пенсии НПФ «Благосостояние» было принято советом фонда в марте 2011 года. При этом индексации подлежали только те пенсии, которые были назначены до 1 января 2010 года. После 1 января 2010 года размер минимальной пенсии НПФ «Благосостояние» остался на прежнем уровне – 450 рублей. Доплата за знак «Почетный железнодорожник» также осталась на прежнем уровне – 450 рублей. Решение об индексации материальной помощи через БФ «Почет» принимается в ОАО «РЖД» и вводится распоряжением президента один раз в два года. Последний раз такая индексация была в 2010 году. Предполагаемый срок следующей индексации – 2012 год.

По мнению многих участников круглого стола, назрел вопрос корректировки пункта 9 регламента, утвержденного распоряжением начальника железной дороги от 31 января № 11р «Об утверждении регламента взаимодействия сторон, участвующих в организации компенсации затрат на физкультурно-оздоровительные и спортивные услуги работникам Дальневосточной железной дороги». Был предложен другой вариант компенсации затрат на физкультурно-оздоровительные и спортивные услуги работникам Дальневосточной железной дороги. В ближайшее время в регламент будет внесено дополнение.

Елена ОРЕХОВА,  
заведующая отделом  
социально-экономической защиты  
дорпрофсожа на ДВЖД

## ЖЕЛЕЗНЫЕ КОНИ

Эволюция локомотива:  
от эпохи паровой тяги до наших дней

**До определенного отрезка времени человечество прекрасно передвигалось на лошадях. Однако с увеличением торговых и прочих контактов между городами и целыми странами необходимо было найти новый вид передвижения по суше, с помощью которого можно было бы надежно и быстро перевозить людей и грузы, преодолевая десятки и сотни километров. И такой транспорт появился в первой половине XIX века.**

Прообразом современных железнодорожных рельсов стали так называемые лежни, известные еще в середине XVI века – деревянные брусья, уложенные в рудниках, угольных шахтах и на каменных разработках. Получаемый таким образом колеиный путь пригоден для перевозки грузов с помощью лошади, причем лежни позволяли перевозить груз, который был четырехкратно больше того, что можно было перевезти по обычной дороге.

Быстрый износ дерева навел на мысль использовать чугуны либо железные полосы для их укрепления, а чтобы предотвратить частые сходы повозок с колеиного пути начали делать закраины. Полноценные чугунные рельсы появились в XVIII веке. Одной из первых была построена чугунная дорога на Александровском заводе в Петрозаводске в 1788 году, ее длина составляла примерно 160 метров, ширина колеи – около 0,8 метра, рельс использовался уголкового.

Несовершенство конструкции рельсов навело русского горного инженера П. К. Фролова на мысль о выпуклых рельсах с эллиптической формой поверхности. Катящиеся по ним колеса обладали соответствующим желобом. Первую конно-чугунную дорогу с применением рельсов с эллиптической формой поверхности построили в России в 1806–1809 годах, ее протяженность составила примерно два километра. Эта дорога, построенная Фроловым на Змеиногорском руднике Кольвано-Воскресенских заводов на Алтае, примечательна тем, что она являлась первой в мире железной дорогой с насыпями, выемками, виадуком и мостом через реку. Одна лошадь была способна по этой дороге везти груз в 25 раз больший, нежели по грунтовой дороге. Стоит отметить, что похожие дороги появились в Америке спустя 17 лет.

### Паровоз Черепановых



Большую роль в развитии железнодорожного транспорта внесли отец и сын Черепановы, крепостные заводчиков Демидовых – Ефим Алексеевич (1774–1842) и Мирон Ефимович (1803–1849). В конце 1810-х годов при Выйском заводе Ефим Черепанов создал «меха-

ническое заведение», где под его началом трудились слесари, кузнецы и плотники. На этой базе Ефим в 1820 году построил первую опытную паровую машину. Впоследствии «заведение» превратилось в «Выйскую машиностроительную фабрику». В обстановке почти тотального недоверия отец и сын Черепановы с трудом получили в 1824 году разрешение и десять тысяч рублей на постройку полностью функциональной паровой машины. В итоге была создана 30-сильная паровая машина для медного рудника. С 1824 года Черепановы построили свыше 20 машин мощностью от 2 до 60 лошадиных сил.

В 1833 году Мирона откомандировали в Англию, чтобы изучить опыт «выделки полосного железа посредством катальных валов» и «томления и плавки стали на тамошний манер». Эта поездка подстегнула Черепановых к постройке первого отечественного паровоза, который в августе 1834 года пустили на «колесопродовы». В марте 1835-го Черепановы закончили постройку второго паровоза, чья грузоподъемность равнялась 17 тоннам. Для применения паровозов была построена железная дорога Нижнетагильских заводов длиной 3,5 километра. Именно эта дорога является первой в России, а не Царскосельская. Последняя же была запущена в действие 30 октября 1837 года, когда в 12 часов 30 минут паровоз по имени «Проворный» отправился по железной дороге Санкт-Петербург–Царское Село. Это была дорога общего пользования.

К сожалению, начинания Черепановых не получили достойного развития. Заметим также, что Ефим получил вольную лишь в 1833-м, а Мирон – в 1836-м, при этом у каждого бралось обязательство «на службу господам доверителям» (своим бывшим господам Демидовым). Тем не менее Черепановы сделали Россию второй после Англии страной в мире, строящей паровозы.

Продолжение в следующем номере



# ПОБЕДА МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

**Окончание.**

**Начало на 1-й стр.**

Каждое из них обслуживает около половины жителей города. Казалось бы, раз людям удобно, так и должно быть. Но не тут-то было...

— Пойти на такой шаг (имеется в виду обращение в ФАС) нас заставила проводившаяся с 2007 года политика откровенного ущемления интересов отделенческой больницы и населения, ею обслуживаемого, — рассказывает Ю. Коршняк. — Начиная с того времени, страховая компания «Дальмедстрах» стала оплачивать медицинскую помощь, оказываемую в рамках обязательного медицинского страхования, с учетом ограничивающих заданий. Мы же продолжали оказывать медицинскую помощь всем обратившимся и подавали на оплату все оказанные услуги. Страховая компания возвращала реестры, требовала привести их в соответствие с объемами и лишь после этого оплачивала. Мы обратились в арбитражный суд с исковыми требованиями к МСК «Дальмедстрах» о взыскании стоимости неоплаченных услуг. За 2007 год суд взыскал в пользу НУЗ около 12 млн рублей.

Подобная ситуация повторилась и в 2008 году. Тогда отделенческой больнице выделили ограниченные и недостаточные объемы, хотя медпомощь оказывалась всем. Как и раньше, подавались реестры всех услуг, а «Дальмедстрах» опять же возвращал их на «переделку». Вновь потребовалось вмешательство арбитражного суда, вернувшему больнице 19 млн рублей.

В цифрах это выглядело так. В 2007 году отделенческая больница на станции Тынды обслуживала 19 344 человека — половину населения Тынды и Тындинского района. Из этого количества 9385 — работники ОАО «РЖД», в числе которых 6000 — лица, обеспечивающие безопасность поездов, 4091 — пенсионеры транспорта и члены семей железнодорожников, 3525 — дети работников РЖД. Поликлиника, рассчитанная на 750 посещений в смену, выполняла в год 172 160 посещений, стационар на 280 коек оказывал помощь в объеме 3650 пролеченных, опять же за год, больных.

Существовавший многие годы общий коечный фонд стационаров двух лечебно-профилактических учреждений в два раза превышал нормативы обеспеченности на фактическую численность населения города и района. И министерство здравоохранения области решило сократить на 2008 год плановые объемы стационарной помощи в рамках программы ОМС для всего населения. В принятом по данному поводу решении содержалось прямое ущемление интересов ведомственной больницы. Задание на предоставление стационарных услуг муниципальной Тындинской центральной районной больнице установлено на 4500 госпитализаций. Отделенческая больница получила их всего 1728. При этом объем стационарной помощи для НУЗ ограничен только двумя профилями — инфекционные болезни и акушерство-гинекология.

Другими словами, отделенчес-



В отделенческой больнице на станции Тынды используются новейшие методы лечения

кая больница полностью лишалась возможности оказывать за счет ОМС медицинскую помощь по профилям, наиболее востребованным железнодорожниками и важными для железнодорожного транспорта с точки зрения производственных интересов.

Застрахованные горожане, лишенные права выбора лечебного учреждения, данного им Конституцией РФ, обращались с многочисленными жалобами в различные инстанции, средства массовой информации, провели в Тынде общегородской митинг. Несмотря на это объемов по выполнению работ на амбулаторно-поликлиническую помощь железнодорожному лечебно-профилактическому учреждению включается крайне недостаточно. Страховая компания снова отказывалась принимать к оплате все реестры и требовала привести их в соответствие с объемами и только после этого производила оплату.

## Не в том направлении...

С той поры прошло не так уж мало времени. О том, как на самом деле развивается ситуация, свидетельствует следующий документ. Начальник региональной дирекции Виктор Салашник проинформировал главу субъекта Федерации Олега Кожемяко о получении им распоряжения губернатора «О создании рабочей группы по оказанию методической и правовой помощи при передаче имущественного комплекса ОАО «РЖД» муниципалитету».

— Вынужден обратиться ваше внимание, — продолжает В. Салашник, — что задачи, определенные для рабочей группы вышеуказанным распоряжением, не вполне соответствуют достигнутой договоренности на совещании 17 ноября 2010 года в министерстве здравоохранения Амурской области с участием региональной дирекции и представителей Дальневосточной железной дороги.

А на совещании обсуждались вопросы межведомственного взаимодействия в сфере здравоохранения. Главной темой обсуждения был поиск путей участия отделенческой больницы в территориальной программе ОМС на 2011 год. В качестве одного из вариантов рассматривалась возможность размещения первичного сосудистого отделения на базе НУЗ. По резуль-

татам встречи было принято решение о создании рабочей группы. На указанную группу предполагалось возложить комплексную проработку вопроса об образовании совместной медицинской организации в новой организационно-правовой форме, но не об оказании помощи в передаче объектов здравоохранения ОАО «РЖД» в муниципальную собственность.

В письме содержится просьба вернуть общие усилия в согласованное ранее направление, соответствующее совместным интересам территориального и ведомственного здравоохранения.

## С помощью не торопятся

Пока идет поиск русла, в которое необходимо «вернуть общие усилия», главный врач отделенческой больницы Юрий Коршняк вынужден принимать крайне непопулярные меры. Связаны они с тем, что правительство Амурской области ежегодно утверждает Территориальную программу государственных гарантий оказания населению бесплатной медицинской помощи, где задания на предоставление медицинской помощи отделенческой больнице предоставляются все меньше и меньше. На 2011 год число госпитализаций в круглосуточный стационар НУЗ выделено только на 2400 человек, посещений по амбулаторно-поликлинической помощи — на 1832, дневному стационару — на 2694 человека. И это при том, что количество застрахованных жителей Тынды, прикрепленных к отделенческой больнице на станции Тынды, составляет 15 000 человек.

Налицо дискриминация в распределении объемов медицинской помощи. Такой несправедливости стараются противодействовать на совещаниях самого высокого уровня заместитель начальника Дальневосточной железной дороги по Тындинскому региону Юрий Пирогов, председатель Тындинского филиала дорпрофсожа Виктор Сверкунов. Но один, как говорится, в поле не воин.

Продолжая борьбу с очевидной несправедливостью, главный врач отделенческой больницы обратился в Федеральную антимонопольную службу...

## За дело взялся ФАС

В жалобе говорится, что НУЗ «Отделенческая больница на

станции Тынды ОАО «РЖД» обратилось в Амурской областной фонд обязательного медицинского страхования с просьбой пересмотреть объемы медицинской помощи по ОМС, планируемые в рамках территориальной программы на 2011 год, предусмотрев для НУЗ количество медицинских услуг, рассчитанных по нормативам государственных гарантий пропорционально прикрепленному населению. Однако фонд отказался пересмотреть объемы со ссылкой на то, что постановление мэра Тынды № 2276 от 9 сентября 2010 года закрепило все население города за центральной районной больницей.

Еще один довод Амурского отделения ФОМС: из-за реорганизации на железнодорожном транспорте и изменения места страхования работников, АО ФОМС ежемесячно теряет страховые взносы на сумму около 5 млн рублей, которые поступают в другие региональные фонды ОМС. Однако НУЗ обслуживает не только работников ОАО «РЖД», но и других жителей Тынды, местом страхования которых по-прежнему остается Амурская область. На этих жителей отделенческая больница имеет право получать объемы...

Ввиду того что реформа ОМС предусматривает уведомительный порядок участия лечебно-профилактических учреждений в реализации базовой и территориальной программ ОМС, в 2011 году в Амурской области сложилась ситуация, при которой отделенческая больница, возможно, и будет включена в реализацию территориальной программы, но ни одной единицы медицинской помощи не получит. Соответственно не будет получена оплата услуг, оказанных жителям Тынды, застрахованным в ОМС в Амурской области. При этом медицинское учреждение не имеет права отказать в медицинской помощи гражданину, имеющему полис ОМС.

Обрекая НУЗ на заведомо существенные убытки, муниципальные и региональные власти рассчитывают только на одно: создать такие условия, при которых отделенческая больница вынуждена будет сама и добровольно отказаться от участия в реализации программ ОМС. Возможно, местные и региональные власти нашли именно такой способ устранить в

Тынде конкуренцию при оказании медицинской помощи в рамках ОМС и направить все денежные средства ОМС исключительно в муниципальное здравоохранение? По принципу «деньги за пациентом», игнорируя при этом право гражданина на выбор лечебного учреждения?

Таким образом, говорится в жалобе, постановление мэра Тынды № 2276 от 9 сентября 2010 года противозаконно. Оно содержит в себе действия, направленные на создание финансовых и иных преимуществ для муниципальной больницы перед НУЗ «Отделенческая больница на станции Тынды» при участии этих медицинских организаций в реализации территориальной программы ОМС. Эти действия администрации Тынды в нарушение антимонопольных нормативно-правовых норм направлены на устранение отделенческой больницы с рынка медицинских услуг.

Рассмотрев жалобу, Федеральная антимонопольная служба пришла к выводу, что определенные нормативы объемов медицинской помощи для НУЗ и муниципальной районной больницы ограничивают возможность отделенческой больницы по предоставлению гражданам медицинских услуг в системе ОМС, а также ограничивают право граждан на выбор лечебного учреждения в порядке статьи 6 закона № 1499-1.

Помимо этого рассмотрение и согласование объемов медицинской помощи для отделенческой больницы без учета волеизъявления граждан о прикреплении их к тому или иному медицинскому учреждению направлены на создание дискриминационных условий осуществления хозяйствующими субъектами деятельности на рынке медицинских услуг в системе ОМС и на раздел рынка по объемам предоставления медицинской помощи.

Комиссия ФАС решила выдать министерству здравоохранения Амурской области и территориальному фонду обязательного медицинского страхования Приамурья предписания о прекращении нарушения антимонопольного законодательства. Действия правительства Амурской области, нарушившего пункт 5 части 1 статьи 15 федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в части утверждения программы государственных гарантий оказания гражданам РФ бесплатной медицинской помощи на территории Амурской области за 2011 год, признаны содержащими дискриминационные условия в отношении отделенческой больницы на станции Тынды.

Можно, конечно, считать, что справедливость восторжествовала. Но практика показывает, что от принятия такого рода решений до их реализации проходит дистанция очень немалого размера и на ее пути встречаются очень серьезные препятствия. И дай бог, чтобы их было как можно меньше.

Сергей ЛАВРОВ,  
специально

для «Профсоюзной жизни»

# ДЕСЯТЬ ДНЕЙ НА МОРЕ

**База отдыха дорпрофсожа «Утес» расположена на берегу Японского моря в бухте Бойсмана, в районе поселка Рязановка. Это южнее Славянки, всего в 32 километрах по шоссе. Живописное и уютное место, вдали от городской суеты и промышленности.**

Окаймляет бухту Бойсмана в северной части мыса Красный Утес – скальный массив с богатой флорой. Надо сказать, открытый морской простор с волнами, омывающими песчаный берег и Красный Утес создают своеоб-

разный колорит и уют. Кстати, большие волны до двух метров здесь не редкость. Но все же значительно чаще бриз спокойный.

Любители порыбачить, отправившись на «промысел» на лодке, самой миниатюрной, ловят в бухте камбалу, красноперку, сельдь и даже кету, правда, осенью. Что и говорить, подводный мир здесь богат. Но увидеть все его разнообразие и красоту можно у скального берега мыса, плавая по поверхности воды и временами заныривая в маску с дыхательной трубкой.

Путевкой дорпрофсожа в «Утесе» определен десятидневный отдых. К услугам

отдыхающих здесь 35 двухместных благоустроенных домиков. Но вполне могут разместиться и четверо – супруги с двумя детьми. В домике имеются две кровати (и дополнительно раскладушка), оборудована небольшая кухня с электроплитой, и имеется санузел, холодная вода всегда в наличии. Есть электрочайник, холодильник и телевизор с десятью программными каналами. Понятно, что выдаются постельные принадлежности, полотенце, посуда. Отдельно есть душ с горячей и холодной водой. На территории базы есть стоянка для автомобилей.

Вообще-то «Утес» появился на туристической карте в



2010 году. К летнему сезону были построены и оборудованы всего двенадцать домиков. Не было дорожек и цветочных клумб. Кроме уютного ландшафта и морского простора с волнами, – более ничего.

Возглавляет базу отдыха «Утес» со дня основания в качестве директора Леонид Семенов, железнодорожник с 25-летним стажем. За несколько лет до открытия базы Семенов готовил всю документацию и утверждал ее в административных инстанциях.

В прошлом году в одном из домиков базы отдыха появилась точка общепита – бар-кафе. В этом году открылся магазин. Отдельно, в сорока метрах от морского прибоя, построено кафе. По вечерам

здесь проходят дискотеки. Для детей смонтированы два летних бассейна с морской водой, а неподалеку оборудована небольшая игровая площадка. К услугам взрослых есть весельная лодка и небольшой прогулочный катамаран. А в одном из домиков оборудована сауна, где есть просторная комната отдыха с бильярдом.

– В перспективе, – говорит Леонид Фадеевич, – на территории базы должно быть 75 домиков и большая спортивная площадка. Возможно, появится небольшой парк аттракционов. Думаем, как улучшить отдых, как сделать его разнообразнее, веселее.

Владимир БОДАГОВ  
Фото автора

## КАНИКУЛЫ

# ДРУЖНО! ВЕСЕЛО! ЗАДОРНО!



**Именно так проходила третья смена в детском оздоровительном лагере имени Горького на железнодорожной станции Ружино. В течение трех недель в лагере проводились спортивные соревнования, творческие конкурсы и праздники, никто не остался безучастным.**

Детский оздоровительный лагерь имени Горького – один из старейших в Приморском крае, построен в 1937 году. И в 2012 году отметит свой 75-

летиный юбилей. Расположен лагерь близ города Лесозаводска, фактически в хвойном лесу. Здесь вековые деревья, преимущественно корейский кедр и аянская сосна, есть ель, дуб и береза, встречаются клен и рябина. В таком лесу исключительно чистый воздух, благоухающий лесными ароматами.

Кстати, со дня основания лагеря сохранились два бревенчатых корпуса. После ремонта они обрели вполне современный вид. Все корпуса в лагере комфортабельные, со всеми бытовыми удобствами. В них ежегодно в каждой смене размещаются пятнадцать отрядов, в их числе два санаторного типа для детей с ослабленным здоровьем. А приезжают в лагерь дети 7–15 лет. Воду пьют «обитатели» лагеря чистую, из артезианской скважины. Кроме этого ежедневно привозится целебная вода из природного горного источника, расположенного в лесных окрестностях Лесозаводска.

В течение смены проводятся спортивные соревнования по футболу и волейболу, русской лапте и легкой атлетике. А также самые различные творческие конкурсы. В одном из таких конкурсов, «Две звезды», победителей и призеров определяла представительная комиссия – заместитель руководителя Дальневосточной дирекции социальной сферы В. В. Ищенко, начальник службы управления персоналом

Дальневосточной дирекции инфраструктуры А. Г. Наговицин, председатель Владивостокского филиала дорпрофсожа Н. И. Лямина и технический инспектор труда Владивостокского филиала Г. Ф. Уткин.

Каждый номер сопровождался сценкой и обыгрывался с помощью подручных материалов. Кого только не изображали участники. Были здесь пираты, дикари, чайки, мартышки и даже корова. А какие прекрасные вокальные данные продемонстрировали ребята и вожатые. Но самое яркое впечатление осталось от «Вожатского рэпа» которым закончился конкурс. Все вожатые поднялись на сцену и под ритмичную музыку исполняли рэп, а все присутствующие повторяли движения. А в самом конкурсе обязательно участвовали вожатый и воспитанник. Победили вожатая Людмила Щербатова и Валерия Горелова, театрализованно исполнившие русскую лирическую песню. Второе призовое место заняли сестра и брат Демешко – вожатая Екатерина и девятилетний Денис. Отдельно третьего призового места не было, а награждены несколько дуэтов. Людмила Щербатова позднее стала победительницей и в конкурсе «Супервожатый».

С 1984 года вожатой работает в лагере Лариса Константинова. Последние двенадцать лет – старшим воспитате-

лем, и по праву является заместителем директора лагеря. А возглавляет педагогический коллектив детского оздоровительного лагеря имени Горького в должности директора пятый год Сергей Михайлов, талантливый организатор и душевный человек. Раньше Сергей Владимирович работал главным инженером Ружинской дистанции гражданских сооружений и пять лет был председателем профсоюзного комитета Ружинской дистанции.

В этом году вожатыми все смены работали студенты Спасского педагогического колледжа. Организовывала все творческие конкурсы и праздники и была неизменной ведущей обаятельная Анжела Подгорюк.

Остается сказать, что ежегодно спортивный инвентарь для детского оздоровительного лагеря и массу различных призов для творческих конкурсов и праздников приобретает Владивостокский филиал дорпрофсожа на ДВЖД, а также заказывает комфортабельные автобусы для доставки детей в лагерь и возвращения их домой после окончания смены. А приезжают дети в лагерь из Приморского и Хабаровского краев.

Наталья РЯБОВА,  
специалист отдела организационной и кадровой работы Владивостокского филиала дорпрофсожа

