



6 февраля 2019

# 2  
(315)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



## ЛУЧШИЙ МОЛОДОЙ МАШИНИСТ

**25 января в эксплуатационном локомотивном депо Облучье состоялся организованный «первичкой» конкурс профессионального мастерства, посвящённый Дню молодого машиниста.**

Конкурс проходил в четыре этапа и включал в себя сдачу АСПТ, проверку теоретических знаний и знания электрической схемы, а также

практическое задание — подъезд к планке. В конкурсе участвовали машинисты локомотива, назначенные в 2018 году — всего 31 человек.

По результатам конкурса первое место занял машинист электровоза Виктор Ковылин, второе место — машинист электровоза Иван Харин, третье место — машинист электровоза

Александр Криуленко. Все призёры и участники были отмечены призами.

Особой награды удостоился машинист-инструктор локомотивных бригад Алексей Никитин, внёсший наибольший вклад в подготовку молодых машинистов.

**Евгений МОМОТ,**  
председатель ППО ТЧЭ-1

## ПУТЬ В НАГРАДУ

Во Владивостокском филиале ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД стало добродой традицией в начале года награждать профсоюзных активистов за добросовестный труд на железнодорожном транспорте и активную работу в профсоюзе путёвками от ЦК РОСПРОФЖЕЛ в санатории, пансионаты, дома отдыха.

29 января председатель ППО Уссурийской дистанции гражданских сооружений Павел Ратушный в торжественной обстановке вручил такую путёвку в санаторий «Долина Нарзанов» и именной сертификат ведущему специалисту по охране труда дистанции Оксане Данильченко.

Оксана Анатольевна 26 лет трудится в Уссурийской дистанции гражданских

сооружений, куда пришла на работу молодым специалистом после окончания Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта. Она активно участвует в профсоюзной жизни дистанции.

**Татьяна ЦЫГАНОВА,**  
специалист социальной сферы  
Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ



## ОСНОВНЫЕ ОРИЕНТИРЫ

В Хабаровске прошло заседание Координационного совета молодёжи Дальневосточной железной дороги и Молодёжного совета ДОРПРОФЖЕЛ, в ходе которого был намечен совместный план работы советов.

В этом году молодые железнодорожники акцентируют внимание на вовлечении молодёжи магистрали в реализацию безопасных условий и охраны труда на предприятиях, займутся профориентационной работой со школьниками и студентами, экологическими акциями, развитием

корпоративного волонтёрства, пропагандой здорового образа жизни и вовлечением работников и членов их семей в сдачу норм ГТО.

Знаковым событием года станет празднование 45-летия со дня начала строительства БАМа. Состоится приуроченное к знаменательной дате совместное мероприятие — Слёт молодёжи ДВЖД и окружной этап Школы молодого профсоюзного лидера.

**Игорь БУРДИН,**  
председатель Молодёжного совета  
ДОРПРОФЖЕЛ



| В НОМЕРЕ |

### Наука убеждать

За время деятельности Павла Чернова на посту председателя ППО сервисного локомотивного депо Тында-Северная ООО «ЛокоТех-Сервис» охват работников депо профсоюзным членством вырос с 70 до 87,7 процента. Работать есть над чем, уверен профлидер.

Стр. 2

### Площадка для обмена знаниями

В Москве с 3 по 9 февраля пройдёт «Студенческий профсоюзный лидер РОСПРОФЖЕЛ-2019».

Стр. 3

### Вернули деньги за пролёт

С задержкой на несколько месяцев работникам дистанций электроснабжения Дальневосточной дирекции по энергообеспечению выплатили 700 тысяч рублей компенсации затрат на пролёт к месту отдыха и обратно.

Стр. 4

### В кольце равнодушия и забвения

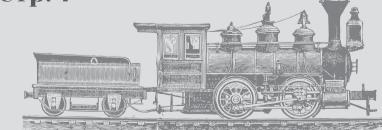
Итоги 2018 года показывают, что идеология ОАО «РЖД» в части соблюдения «нулевого травматизма» не привела к достижению желаемого результата, несмотря на её гуманный и pragматический основной посыл — профилактику.

Стр. 5

### Об импортной технике, западных журналистах и шутке, ставшей анекдотом

После выхода в июле 1974 года Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» на стройку стали прибывать организации строителей и люди со всех концов страны.

Стр. 7



**За время деятельности Павла Чернова на посту председателя ППО сервисного локомотивного депо Тында-Северная ООО «ЛокоТех-Сервис» охват работников депо профсоюзным членством вырос с 70 до 87,7 процента. Работать есть над чем, уверен профлидер.**

# НАУКА УБЕЖДАТЬ

Не так давно у меня состоялась беседа с Павлом Черновым. Речь шла о путях привлечения работников в РОСПРОФЖЕЛ. Особое внимание уделялось тому, как сделать так, чтобы люди, находясь в рядах организации, проявляли активность и не выходили из профсоюза. Павел Геннадьевич высказал неожиданную и весёлую любопытную мысль.

— Считаю мощным рычагом повышения профсоюзного членства социальное партнёрство между работодателем и профсоюзом, — сказал он. — Нормальные деловые отношения между этими двумя ветвями управления предприятием создают благоприятный микроклимат в коллективе. Для создания такой обстановки нужно, чтобы человек чувствовал уверенность в себе, в своей работе, за которую он получит достойную заработную плату; был спокоен, что его законные трудовые права будут соблюдены и ему обеспечена надёжная защита со стороны профсоюза.

Такое возможно, когда руководитель и профсоюз проникнуты единой задачей — создать работнику такие условия, чтобы он занимался повышением эффективности производства. Для этого необходимо единство в действиях. Какой толк, когда они находятся в противоборстве? Только разноголосица. Один тянет в одну сторону, другой — в противоположную. А в результате страдают и дело, и люди.

— Без ложной скромности скажу, — продолжил Павел Геннадьевич, — что нахожусь в хороших отношениях с руководством депо, филиала «Дальневосточный» и ООО «ЛокоТех-Сервис». Несмотря на то, что есть люди, заявляющие: ты, мол, с начальством дружишь, как ты можешь стоять на страже наших интересов?

## РАЗГОВОР НАЧИСТОУ

В начале января в кабинете председателя ППО появились два слесаря. Принесли заявления о выходе из профсоюза. Чернов спросил, что случилось.

— Слишком много денег уходит на членские взносы, — в голос ответили оба. — У нас большие кредиты, и 500 рублей в месяц — сумма существенная.

— Считаете, что слишком много денег уходит на профсоюз? — сказал Павел Чернов. — Давайте посмотрим с житейской точки зрения. Вы курите? В месяц на это у каждого, по самым скромным подсчётам, уходит тысячи три. В год — 36 тысяч рублей. А вы жалуетесь на взносы. «Завязывайтесь» совсем или ограничьте табак и алкоголь в своей жизни. Сколько денег сэкономите!

Здоровье будет крепче. И мысли о накладе членских взносов в профсоюз сами собой исчезнут.

Дальше разговор пошёл о серьёзном.

— Вот вы говорите о своей зарплате, — голос профлидера стал жёстче. — А меня почему-то интересует зарплата каждого работника депо — от слесаря до главного специалиста. Мне небезразлично, как прошла индексация заработков на наступивший год. Управляющая компания предложила её в размере 2,5 процента. Так бы оно и осталось, не вмешайся профсоюз. Мы добились того, что нам в этом году зарплата будет проиндексирована ещё на 0,9 и составит 3,4 процента.

Дальше Павел Чернов поведал посетителям историю 2016 года. Однажды к нему в кабинет зашёл находившийся в Тынде в командировке генеральный директор ООО «ТМХ-Сервис» Владимир Пустовой. Ему захотелось поговорить с профлидером о текущих делах в депо.

Во время беседы Павел Чернов поднял вопрос о несправедливом с точки зрения его лично и нескольких сот работников депо распоряжении гендиректора. Речь шла об отмене доплаты за классность слесарям. Ежегодно на предприятии анализировалась работа высококлассных профессионалов. И если не было замечаний, каждый из них (а это 129 человек) ежемесячно в течение наступившего года получал порядка десяти тысяч рублей прибавки к заработной плате. И вот такую меру мотивации собирались отменить.

Павел Чернов сумел убедить руководителя, что такая форма материального стимулирования служила и будет служить мотивацией для лучшей организации труда, более серьёзного отношения ветеранов к передаче молодому пополнению навыков, которыми владеют мастера своего дела.

Аргументы так подействовали на высокого гостя, что он прямо из кабинета Чернова позвонил в столицу и отменил свою распоряжение. Так были сохранены надбавки за классность и мастерство. Их сейчас получают многие рабочие депо.

Или история с намерением ликвидировать в депо Тында-Северная должность главного технолога. Узнав об этом, Павел Чернов выступил на состоявшемся в Иркутске по инициативе председателя ППО ООО «ЛокоТех-Сервис» Николая Данковцева представительном совещании по Восточному полигону. В нём участвовало порядка 20 освобождённых руководителей «первичек» локомотиворемонтных предприятий, представители головного офиса в Москве, другие



Председатель первичной профсоюзной организации сервисного локомотивного депо Тында-Северная ООО «ЛокоТех-Сервис» Павел Чернов

ответственные работники. Чернов прямо заявил, что потеря главного технолога означает возвращение в каменный век. А депо столкнётся с рядом проблем и резким ухудшением показателей работы. Ликвидация всей технологии в депо и специалиста, её возглавляющего, приведёт к отсутствию качества. Это, в свою очередь, приведёт к штрафным санкциям. А что такое штрафные санкции? Совершенно верно — потеря прибыли. Обоснованные доводы по поводу того, почему нельзя убирать технологию из одного из крупнейших тепловозоремонтных депо сети дорог России, прозвучали просто и убедительно. Руководители поняли сказанное выступающим: деньги, которые могли бы пойти в доход, пойдут на штрафы. Компания потерпит значительный убыток. В результате были сделаны правильные выводы. Вернувшись домой, Павел Чернов сказал специалисту: «Ну, Женя, всё! По тебе вопрос решён однозначно. Продолжай спокойно трудиться!». Помимо главного технолога в депо осталась ещё 14 человек, которые в проекте приказа тоже фигурировали. Внимание на них не акцентировалось. Было ясно: потеря главного технолога при продолжающем работу инженере ОТК означала бы, что сохранили пешку взамен ферзы. Это неравноценно. После выступления Чернова выполняет свои функции и служба качества — ОТК, и отдел безопасности движения. Профлидер доказал необходимость инженера по безопасности движения, приёмщика локомотива, других специалистов. А они могли быть исключены из производственного процесса. Во вред конечному результату.

Разговор с желающими выйти из профсоюза длился почти час, — продолжил рассказ Павел Чернов. — Я им и про коллективный договор говорил, подчеркнул, что 2019 год — крайний для ныне действующего документа. И от того, сколько человек за мной стоит, будет зависеть громкость моего голоса при обсуждении проекта нового коллективного договора. Если в возглавляемой мною организацией преобладающее большинство работников (а лучше — все!) — члены РОСПРОФЖЕЛ, то, выходя на трибуну, я чувствую себя уверенно. А когда таких немного, то и отношение к профлидеру снисходительно-пренебрежительное, как к пищущему комару. Мощная многочисленная организация — моя сила. И сегодня (не слазить бы) она у меня есть! Потому со мной считаются на самом высоком уровне.

Похоже, пришло время поговорить о хороших отношениях

председателя первичной профсоюзной организации с вышестоящим руководством, о чём шла речь в начале очерка. Жизнь показывает, что строятся они на силе стоящих за Павлом Черновым людей, на уважении к настойчивости, с которой он доказывает свою правоту, отстаивая законные права и интересы работников, на разумной pragmatичности его аргументов, убедительности приводимых им доводов. Фундаментом для этого является опыт работы Павла Геннадьевича в депо, которому отдано 30 лет жизни.

## САМОУТВЕРЖДЕНИЕ ПРОФСОЮЗА И ЕГО РУКОВОДИТЕЛЯ

Такой порядок вещей пришёл не сразу. Когда Павла Чернова избрали председателем ППО, членами РОСПРОФЖЕЛ на предприятии было всего 70 процентов работников. И отношение к профсоюзу отличалось, мягко говоря, прохладой. Тогдашие руководители практиковали алгоритм: послушаем профсоюз и сделаем по-своему.

Приехал как-то один из вышестоящих начальников наводить порядок. Собрал инженеров и мастеров и приступил к разносу. Одного поднял с отчётом и, не выслушав до конца, посадил, другого... Повернулся к Чернову: «Профсоюзу есть что сказать?». А тому всегда есть что сказать. И Павел Геннадьевич начал выступление. Высокий гость послушал его немного и высокомерно процедил: «С вами всё понятно!». Держа себя в руках, Чернов сказал: «Подождите, я вас не перебивал. Вы мне дали слово, так будьте любезны выслушать до конца!». И начал резать правду-матку, не взирая на чин начальника: «Вы действуете по принципу: и в шапке — дурак, и без шапки — дурак. Сверху дают команду, депо — выполняй! Снизу дают команду, депо — делай! Вы приехали и заявляете нам: «Вы поступали неправильно». А как правильно? Вас сюда прислали, чтобы исправить ситуацию. Вместо того чтобы на рабочем собрании сказать, кому и что делать, чтобы выпрямить ситуацию, вы начинаете обвинять других. А вы не пробовали обвинить голову в том, что руки неправильно работают? Руками кто управляет? Голова управляет! Неужели трудно объяснить, почему у нас 20 миллионов рублей недополученной прибыли? Тем более что ответ у всех на виду: не оформили вовремя бумаги. Что нужно сделать? Технологам — составить акты, экономистам — эти акты привести. Недостающие бумаги — восстановить. Поставьте людям

задачу, заставьте их работать. И всё! А вы заявляете, что мы тут ничего не делаем, и что не знаете, как мы будем выходить из положения. А если голова не знает, что делать, то как рукам вести себя?».

После такого выступления рейтинг Павла Чернова в коллективе подскочил вверх. Раскритикованный начальник его зауважал, и у них начались нормальные взаимоотношения. И такое случается.

В коллективе к профсоюзу сначала относились настороженно. Выходили из организации по разным поводам, порой самым курьёзным. Особенно сложным был 2015 год, когда профлидер «потерял» человека 40. Правда, многие из них потом вернулись.

Перелом наступил, когда Чернов вернул рабочим пекарским отделения невыплаченные по ошибке «морозные» за зиму 2014-2015 годов. Вопрос этот возник на встрече в коллективе, когда профлидеру между прочим заявили: «А что нам профсоюз? Вот нам не заплатили «морозные» за прошлую зиму...» — «Как?! Почему?!» — «Люди написали письмо, а им дали ответ с отказом...».

Павел Чернов потребовал все документы и начал разбираться. На это, правда, ушло полгода. Но 22 человека получили причитающиеся им суммы — по 12-15 тысяч рублей. После этого начался массовый приход в профком тех, кто сомневался, с просьбой написать заявление в профсоюз.

Большую роль в сплочении коллектива играют массовые спортивные мероприятия, застрельщиками которых являются как Павел Чернов — прекрасный спортсмен, так и его правая рука в этом деле — слесарь-гальваник Александр Масалитин.

Отношения с нынешним руководителем депо Анатолием Петелиным профлидер характеризует как взаимопонимание, основанное на социальном партнёрстве. Оба прекрасно сознают, что на предприятии работают не только начальник и председатель ППО. Здесь трудится большой коллектив железнодорожников. И они должны быть при деле, их производственный процесс должен быть соответствующим образом организован. Как на их благо, так и на благо компании.

**P.S.:** Те двое рабочих, что приходили с заявлениями о выходе из профсоюза, покинули профком, поняв, что были неправы.

**Геннадий АСТАХОВ**  
Фото автора

# ЗАВОД ОТКРЫВАЕТ УНИВЕРСИТЕТ

**Корпоративный университет будет создан на базе Уссурийского локомотиворемонтного завода, входящего в группу «ЛокоТех».**

Здесь будут готовить слесарей по ремонту подвижного состава, слесарей-электриков, а также предоставлять возможность работникам получить вторую профессию. Всего в планах

более 20 программ подготовки по рабочим специальностям.

Основной формат теоретического обучения — онлайн-занятия, просмотр учебных фильмов и работа на виртуальных тренажёрах. При необходимости

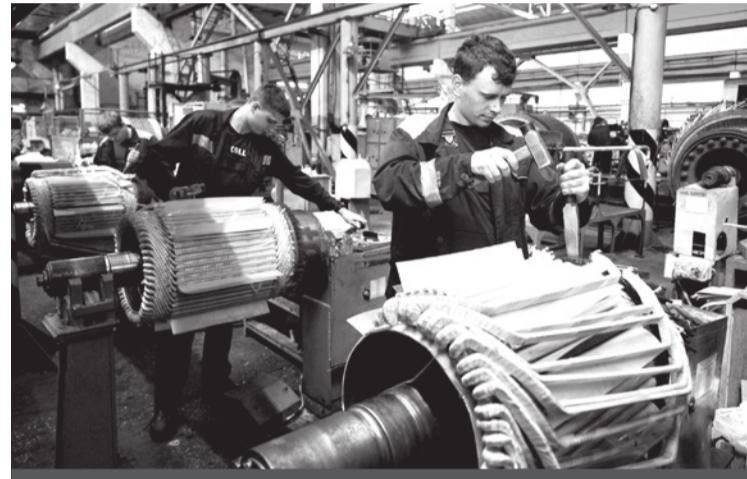
преподаватели будут выезжать на завод с мастер-классами и лекциями. Практический этап для производственного персонала планируется проводить непосредственно в цехах и на участках под руководством опытных мастеров.

Как отметил председатель первичной профсоюзной организации УЛРЗ Евгений Коляда, основная цель нового проекта — восполнить собственными силами дефицит квалифицированных кадров в регионе и, как следствие, улучшить качество ремонта локомотивов. С открытием корпоративного университета появится возможность формирования программ обучения с учётом потребности в компетенциях для конкретных рабочих мест.

Первая группа начнёт обучение уже в первом квартале 2019 года, уточнил Евгений Коляда.

**Екатерина БЕЛОВА**

Фото автора



Участник конкурса «# ПРОФАКТИВДВЖД» —

## ЛОМОВА ВИКТОРИЯ ОЛЕГОВНА



Виктория Ломова — неосвобождённый председатель ППО аппарата Дальневосточной дирекции по тепловодоснабжению и ведущий специалист по управлению персоналом. После окончания ДВГУПС по специальности «Социальная работа» Виктория устроилась в Дальневосточную дирекцию социальной сферы.

Более 10 лет Виктория Ломова трудится в Дирекции по тепловодоснабжению. С момента прихода в ДТВ она влилась в общественную работу, активно помогала председателю ППО,

а год назад была избрана на должность неосвобождённого председателя «первички» аппарата родной организации.

Как говорит сама Виктория, работа с людьми — её призвание. Поэтому кадровая и профсоюзная деятельность для неё — родная стихия.

Профлидеру удалось выстроить хорошие взаимоотношения с руководством дирекции, что только помогает в профсоюзной работе. Например, оперативно решать возникающие проблемы, в том числе правового характера, на этапе их зарождения. Работники дирекции доверяют председателю «первички», зная, что могут обратиться в любой момент за консультацией, советом, поддержкой.

Виктория активно участвует в жизни железнодорожной молодёжи. Она постоянный участник корпоративных слётов. В прошлом году вошла в состав делегации ДОРПРОФЖЕЛ.

ДВЖД, отправившейся в Сочи на Фестиваль молодёжи РОСПРОФЖЕЛ.

Сегодня профсоюзное членство в ДТВ — более 97 процентов, в аппарате дирекции — стопроцентное. Как отмечает сама Виктория, есть к чему стремиться. В ДТВ большой коллектив — 960 человек, которые трудятся на участках от Хабаровского территориального управления до Сахалинского. Каждый работник требует внимания. В этом плане Виктории Ломовой отлично помогает профактив территориальных управлений. На этот год у неё большие планы: составлен график выезда председателя ППО аппарата на линию. Ежемесячно Виктория будет встречаться с коллективами производственных объектов для проведения информационной работы. Люди смогут напрямую задать профлидеру интересующие их вопросы.

## ПЛОЩАДКА ДЛЯ ОБМЕНА ЗНАНИЯМИ

**В Москве с 3 по 9 февраля пройдёт «Студенческий профсоюзный лидер РОСПРОФЖЕЛ-2019».**

Дальневосточный государственный университет путей сообщения представит делегацию из 11 человек под руководством председателя ПСПО ДВГУПС Андрея Максименко.

— Такие слёты дают возможность посмотреть на ребят из других городов, узнать, как у них строится работа в студенческих «первичках», перенять опыт и поделиться им, показать себя, сравнить молодым профактивистам свои силы и талант на всероссийском уровне, — отмечает Андрей Максименко. — Слёт позволяет объективно оценить уровень студенческих профсоюзных лидеров, получить участникам

заряд энергии и мощную мотивацию для дальнейшего самосовершенствования.

В ДВГУПС очень сильная «первичка». Так исторически сложилось. Нам остаётся только поддерживать марку, поэтому едем побеждать. В команду вошли наши лучшие профсоюзные активисты. Это студенты разных курсов, способные блеснуть знанием Устава РОСПРОФЖЕЛ, Закона об образовании, Гражданского кодекса, незаурядными лидерскими качествами, успешно совмещающие отличную учёбу и общественную работу. Хочется как и в прошлом году занять первое место в командном зачёте.

**Информцентр  
ДОРПРОФЖЕЛ**



## ЛИЦА ТРУДА: НА ДОРОГЕ ВОЗРОДИЛИ ДОСКУ ПОЧЁТА

**В Хабаровске в здании управления Дальневосточной железной дороги открыта Доска Почёта. Уникальный проект, призванный возродить профессиональную гордость, пробудить желание развиваться на благо родной магистрали, представил имена лучших железнодорожников.**

Теперь каждого, кто входит в управление дороги, встречают фотографии передовиков. На многих из них — люди, известные далеко за пределами своего региона.

Например, Ким Ок Да. Она на железной дороге работает почти 50 лет, из них 41 год возглавляет сахалинскую станцию Пугачёво. Известие о том, что её фотография украсила Доску Почёта, стало для Ким Ок Да неожиданным, но приятным событием.

Сергей Коваленко тоже в списках лучших. Он на Дальневосточной магистрали личность известная. В 1981 году встал «у руля» станции Барановский, сделав её за эти годы образцово-показательной. Поэтому именно сюда привозят будущих железнодорожников, чтобы на практике они могли прочувствовать «энергию» профессии, познакомиться с работой дороги изнутри, перенять ценный опыт у наставников.

— От того, какой вектор мы зададим будущей смене, будет зависеть не только безопасность движения поездов, но и дальнейшая жизнь ребят, — уверен Сергей Леонидович.

Для реализации проекта было разработано соответствующее положение. Основные критерии оценки — добросовестный труд, высокий профессионализм, достижение наивысших производственных результатов, оперативные решения и действия, направленные на обеспечение движения поездов, пассажиров, качество работы и культуры обслуживания, подготовка квалифицированных кадров, активное внедрение научно-технических инноваций. Специально созданная комиссия под председательством заместителя начальника Дальневосточной железной дороги по кадрам и социальным вопросам Валерия Тюленева определила имена достойных. Это была очень непростая задача. В итоге «победителями» стали 40 железнодорожников. В списке лучших — имена профессионалов самых разных специальностей: от руководителя до рабочего.

Обновлять экспозицию на Доске Почёта планируется ежегодно.

**Екатерина БЕЛОВА**  
Фото Алексея ЖУЛНОВА

## ПОМОЖЕМ В БЕДЕ!

**Уважаемые коллеги!**

К вам обращается коллектива Комсомольского территориального общего центра обслуживания (ОЦОУ-3). В семье сотрудника Комсомольского ОЦОУ Александры Юрьевны Матвеевой случилась беда: у её восьмилетней дочери диагностировали онкологическое заболевание.

Сейчас семья находится в Хабаровске, где ребёнок проходит сеансы химиотерапии. Для лечения и последующей реабилитации семье требуется финансовая поддержка. Девочке необходимы дорогостоящие препараты, поддерживающие работу организма.

Помощь семье можно оказать, перечислив денежные

средства на карту «ВТБ»: 4893 4703 3025 0199 (Матвеева Александра Юрьевна) или по номеру телефона 8-914-199-59-57.

Выражаем глубокую надежду на то, что наша просьба будет услышана. Не останьтесь равнодушными к судьбам восьмилетней девочки и её матери — нашей коллеги, оказавшимся в сложной жизненной ситуации. В одиночку человеку трудно справиться с бедой, а вместе мы — сила.

**С уважением,  
Ольга ВОЛКОВА,**  
начальник отдела налогового учёта, баз, деклараций  
Комсомольского территориального общего центра обслуживания

**Руководство пассажирского вагонного депо Владивосток лояльно относится к правовой работе, которую проводит профсоюз, поэтому каждое обращение работника рассматривается в конструктивном ключе.**



## СПРАВЕДЛИВОСТЬ ВОСТОРЖЕСТВОВАЛА

В 2018 году, например, мы вернули членам профсоюза более 54 тысяч рублей недоплаченных сумм, были устроены пять нарушений (а ведь за каждым стоит человек, его судьба). Одним из таких случаев стало наказание заместителя начальника депо по эксплуатации — его привлекли к дисциплинарной ответственности за отправление поезда с неработающим оборудованием СКБ и СПП. Между тем, когда начали разбираться, оказалось, что причина нарушения — на

ответственности организации, непосредственно занимающейся ремонтом и обслуживанием данного оборудования. Претензия к некачественно проведённой работе была своевременно отправлена, но организация на неё не отреагировала. В итоге нам удалось отменить дисциплинарное взыскание, вынесенное Дальневосточным филиалом АО «ФПК» заместителю начальника депо по эксплуатации.

Другой случай — обращение начальника поезда. Он

пожаловался на несправедливое наказание в виде дисциплинарной ответственности, соответственно, лишения классного звания и отмены премиальной выплаты, а она составляет более 21 тыс. рублей. Расследование провели оперативно. В итоге справедливость восторжествовала — профсоюз защитил права и интересы работника.

**Наталья КУНДЕЛЕЕВА,**  
председатель ППО пассажирского вагонного депо Владивосток  
Дальневосточного филиала  
АО «ФПК»

## И ТАКИЕ ПОДАРКИ СЛУЧАЮТСЯ В НОВЫЙ ГОД

В сентябре прошлого года в Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги из-за неисправности классного вагона прекратил курсировать рабочий поезд Тында — Маревая. Обслуживал он ни много ни мало — около ста километров пути...

Это привело к тому, что движенцы, путейцы, связисты, представители других железнодорожных профессий, занятые на этом участке, вынуждены были добираться до места работы и обратно железнодорожными автомотрисами. Главным образом, машинами малой вместимости. Приходившие на посадку около 40 человек «набивались» в салон, образно

говоря, как сельди в бочку. Их безопасность во время следования по участку оказывалась под очень серьёзной угрозой.

В конце ноября движенцы обратились по этому поводу к председателю первичной профсоюзной организации Тындинского центра организации работы железнодорожных станций Евгению Золочевскому. Он, в свою очередь, рассказал

о проблеме техническому инспектору труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Вадиму Валиеву. Вмешательство технической инспекции труда, совместные усилия профсоюза и работодателя дали положительный результат. В конце декабря 2018 года неисправный вагон был заменён, и между станциями Тында и Маревая вновь стал курсировать рабочий поезд. Хороший новогодний подарок получился, не правда ли?

**Геннадий АСТАХОВ**

## НА ЗАЩИТЕ ПРАВ РАБОТНИКА

Прошедший 2018 год для правовой инспекции Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ стал знаковым в плане усиления работы внештатных правовых инспекторов труда профсоюза.

Во Владивостокском филиале ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД их 14. Это, в основном, освобожденные от основной работы председатели первичных профсоюзных организаций, настоящие профессионалы своего дела. Мы постоянно занимаемся их обучением, повышением квалификации, консультируем, помогаем, во всём поддерживаем, и результат налицо — хорошая, слаженная работа по защите прав и законных

интересов членов профсоюза в коллективах.

Так, благодаря работе внештатных правовых инспекторов в 2018 году членам профсоюза было возвращено 1 856 352 рубля недоплаченных сумм. Задумайтесь только: людям возвращено почти два миллиона рублей невыплаченных премий, доплат и выплат, положенных по закону. Для того чтобы выполнить эту непростую задачу, внештатные правовые инспекторы в

2018 году провели 149 проверок соблюдения трудового законодательства на своих предприятиях, выявили 128 нарушений и направили работодателям 49 представлений (требований) об устранении нарушений. «Внештатниками» рассмотрено 466 заявлений и жалоб работников, отменено 14 дисциплинарных взысканий. Это достойный результат и отличная работа профессионалов!

Анализируя работу внештатной правовой инспекции в 2018 году, следует отметить, что основными причинами обращения работников за защитой



С задержкой на несколько месяцев работникам дистанций электроснабжения Дальневосточной дирекции по энергообеспечению выплатили 700 тысяч рублей компенсации затрат на пролёт к месту отдыха и обратно.

В последнем квартале 2018 года в первичные профсоюзные организации Февральской, Ургальской, Комсомольской, Южно-Сахалинской дистанций электроснабжения и Дальневосточной дирекции по энергообеспечению поступили обращения от работников, которые в течение длительного времени не могли получить положенную им компенсацию затрат на авиабилеты. Всё от них зависящее работники выполнили: в положенные сроки передали в территориальные общие центры обслуживания проездные документы и заявления на возврат средств.

— Ситуация сложилась следующая: работники северных дистанций электроснабжения, воспользовавшиеся правом пролёта на самолёте до места отдыха и обратно, оформили авансовые отчёты, — рассказывает председатель ППО Дальневосточной дирекции по энергообеспечению Олег Пронин. — Суммы у всех разные, в среднем по 70 тысяч рублей, были отражены в расчётных листках за октябрь, но январь, но в заработную плату не выплачены. Попытки работников узнать о сроках компенсации ничего не дали. В ответ люди слышали, что денежных средств в дирекции нет, финансирование из Москвы для компенсации пролёта не поступало.

Распоряжением ОАО «РЖД» №2668/р от 11 декабря 2018 года (ранее действовало распоряжение ОАО «РЖД» №750р от 7

**Информцентр  
ДОРПРОФЖЕЛ**



за бесплатный аудит, спасибо, что вопрос урегулирован в досудебном порядке. А как иначе? Мы стоим на защите прав и интересов наших работников.

**Инна СЕМИНА,**  
правовой инспектор труда  
Владивостокского филиала  
ДОРПРОФЖЕЛ

# В КОЛЬЦЕ РАВНОДУШИЯ И ЗАБВЕНИЯ

**Итоги 2018 года показывают, что идеология ОАО «РЖД» в части соблюдения «нулевого травматизма» не привела к достижению желаемого результата, несмотря на её гуманный и pragmatический основной посыл — профилактику.**

Казалось бы, всем должны быть понятны цели и задачи, которые реализует профсоюз в области охраны труда через свои технические инспекции: лучше предотвращать несчастные случаи, чем бороться с их последствиями. Но практика показывает, что как в конце 2018, так и в начале 2019 года на сети железных дорог продолжились травматические случаи с работниками, в том числе и со смертельным исходом.

Мы задаём себе и всем один и тот же вопрос: почему же трагедии происходят и когда прекратятся? Ответ, причём нерадостный, дали результаты

недавно проведённых технической инспекцией труда проверок.

В соответствии с планом своей деятельности в январе технический инспектор труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Вадим Валиев провёл общественный контроль состояния охраны труда в производственных подразделениях станций Лопча и Чильчи. У них особая специфика — удалённость от основных структурных подразделений ОАО «РЖД». Находятся они, так сказать, на линии.

— Посещение таких участков, общение с людьми приводит к неутешительным

выводам, — говорит Вадим Валиев. — Начинаешь понимать, что работники находятся, образно говоря, в блокаде забвения. К ним крайне редко приезжают представители их вышестоящего структурного подразделения. К примеру, специалист по охране труда, главный инженер вообще ни разу не удосужились навестить работников в «глубинке». А ведь это лица, непосредственно организующие, контролирующие общую систему управления охраной труда на предприятии и участвующие в ней.

Как следствие такого отношения — вскрытые при проверках серьёзные нарушения. Такие, например, как отсутствие инструктажа по охране труда работников, использование неиспытанного изолирующего инструмента,

эксплуатация неисправного станочного оборудования, отсутствие освидетельствования первичных средств пожаротушения (огнетушителей). Обнаружены и другие недостатки.

В этом и кроется ответ на часто задаваемый вопрос: почему происходит травматизм? Да потому, что отсутствует постоянный контроль работодателя за охраной труда в производственных подразделениях. Особенно в тех, что удалены от основного места дислокации головного предприятия. Вывод напрашивается сам собой: чем чаще будут организованы выезды, посещения таких участков, тем ответственнее станет отношение руководителей среднего звена к крайне важному вопросу, каким является охрана труда.

— Отраслевой профсоюз не раз обращался и продолжает

обращаться к работодателям с призывом: берегите работников, цените их жизнь, соблюдайте свои обязанности, указанные в статьях 22 и 212 Трудового кодекса Российской Федерации, а также этикет общения в ОАО «РЖД», — подчёркивает Вадим Валиев. — Помните, что ваших подчинённых — работников ждут дома семья, дети. Соблюдая все законодательные требования для каждого из них, вы гарантируете безопасные условия труда и сохранение их жизней и здоровья. Необходимо помнить статью 37 Конституции Российской Федерации, гласящую: «Каждый имеет право на труд в условиях, отвечающих требованиям безопасности и гигиены».

Геннадий АСТАХОВ

## НАДБАВКА ПО ПЛАНУ

**Работникам БАМа будут установлены надбавки к заработной плате в размере 10 процентов.**

Первичная профсоюзная организация ОАО «РЖД» РОСПРОФЖЕЛ дала положительное мотивированное мнение на проект изменений в Положение о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в части установления стимулирующей надбавки в размере 10 процентов должностного оклада (месячной тарифной ставки) работникам подразделений ОАО «РЖД», расположенных на



участках Байкало-Амурской магистрали на полигонах Восточно-Сибирской и Дальневосточной железных дорог.

Изменения вносятся во исполнение Плана по привлечению и сохранению персонала на предприятиях на территории Байкало-Амурской магистрали до 2025 года,

утверждённого генеральным директором — председателем Правления ОАО «РЖД» Олегом Белозёровым 29 декабря 2018 года в целях повышения уровня конкурентоспособности заработной платы работников на рынке труда.

По данным Информцентра РОСПРОФЖЕЛ

**Комментарий  
ГАЛИНА СТАРИКОВА,**

*фельдшер-лаборант клинико-диагностической лаборатории, председатель первичной профсоюзной организации НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында»:*

— План руководства ОАО «РЖД» по привлечению и сохранению персонала на предприятиях территории Байкало-Амурской магистрали можно только приветствовать. Большая часть региона БАМа находится в районах Крайнего Севера либо в приравненных к ним местностях. Жить и работать здесь достаточно сложно из-за сурового климата, а также дороговизны продуктов питания, одежды, жилищно-коммунальных услуг и других факторов жизнеобеспечения. Поэтому в последнее время и происходит отток кадров в центральные районы России, где лето дольше и зима короче.

Достаточно сказать, что только за минувший год из нашего

негосударственного учреждения здравоохранения уволилось и уехало в теплые места порядка двадцати врачей и представителей среднего медицинского персонала. Для тёплого региона, где каждая пара рабочих рук на счету, это серьёзная потеря. Сейчас в больнице чувствуется острая нехватка медсестёр. Думается, что повышение должностных окладов, надбавки по основной работе и по совместительству, начисление на них районных коэффициентов, поддержка молодых специалистов послужат серьёзным стимулом для привлечения кадров и закрепления их в местности, приравненной к районам Крайнего Севера, где расположена Тында.

## ИЗ-ЗА «ОСТАНОВКИ ОСТРОВА» ЛЮДИ НЕ ПОСТРАДАЮТ

**Осенью на Сахалине планируется запустить рельсовые автобусы. Первый маршрут, на который выйдет современный дизель-поезд, уже определён — это маршрут Южно — Сахалинск-Корсаков. Эксплуатация новой техники станет возможна после перешивки островной магистрали на общесетевой стандарт колеи.**

В 2019 году Сахалин ожидает основной этап реконструкции пути, требующий временной остановки железнодорожного сообщения.

— Активная фаза работ запланирована на период с 1 июня по 25 августа. В это время предстоит произвести переукладку рельсовой нити на почти 700 километрах колеи. Еще на 113 километрах произойдёт замена рельсошпальной решётки, — отметил Николай Маклыгин на встрече с врио губернатора Сахалинской области Валерием Лимаренко.

Напомним, что поэтапная перешивка узкой железнодорожной колеи на стандартную ведётся с 2003 года.

— В настоящий момент выполнен огромный объём работ. В нынешнем году реконструкция на участках

железнодорожного движения будет осуществляться автотранспортом.

— Все изменения мы согласуем с министерством транспорта Сахалинской области. Заранее предупредим людей и бизнес, чтобы они могли планировать своё передвижение, — сказал Николай Маклыгин.

Как отметил генеральный директор «Пассажирской компании «Сахалин» Дмитрий Костыренко, остановка движения не скажется на судьбе коллектива.



— В компании работает 348 человек, это то количество сотрудников, которое необходимо с учётом нашего обычного графика и пассажиропотока. И понятно, что любое уменьшение объёмов заставляет говорить об оптимизации штата работников, — прокомментировал Дмитрий Костыренко. — Но мы этот вопрос решаем без увольнений и сокращений — планируем максимально сдвигать на период остановки движения

отпуска, чтобы меньше людей находилось в простое. Обучение будем планировать на этот период. Кроме этого, решаем со смежниками, с коллегами из ДВЖД вопросы трудоустройства. Возможно, кто-то из наших сотрудников захочет пойти проводниками в жилые вагоны, где будут размещаться рабочие, занятые на перешивке.

Екатерина БЕЛОВА

*Фото: пресс-службы администрации Сахалинской области*

# ТОНКАЯ РАБОТА

**У составителя поездов станции Сибирцево Сергея Филина кроме основной работы есть серьёзное дополнительное увлечение. Он — тренер, который растит юных чемпионов в приморской глубинке.**

Наш герой — удивительный человек. Сергей Филин 18 лет работает на железной дороге. Из них 9 — параллельно тренирует в местной ДЮСШ мальчишек и девчонок. Его ребята — одни из сильнейших юных волейболистов в Приморье.

Со спортом Сергей дружил всегда. Учился в спортивном классе, где кроме обычной учёбы было по две тренировки в день, постоянные соревнования, сборы во время каникул — одним словом, очень кипучая и яркая жизнь. Этот активный и позитивный настрой, сформированный с детства, не прошёл с годами. Состояние инертности — не про нашего героя.

После службы в армии Сергей надел сержантские погоны МВД РФ. Но через некоторое время решил кардинально изменить судьбу.

— На железную дорогу я пришёл из-за стабильности, — рассказывает он. — Да, было поначалу непросто. Работа составителя, особенно на крупной станции, как наша, где проходит активное пассажирское и грузовое движение и много маневровой работы, — не всем по плечу. Я же неожиданно, что связал жизнь с железной дорогой. Мне нравится руководить процессом «на поле», решать сложные ребусы по перестановке вагонов. И в то же время у меня всегда была мечта использовать свой спортивный опыт и передавать его детям. Так девять лет назад я впервые набрал волейбольную команду. А чтобы глубже и тоньше понять психологию юных воспитанников, получил педагогическое образование.

Тренер — важный человек в жизни ребёнка. Поэтому Сергей старается не только подавать пример, учить целеустремлённости, трудолюбию, воспитывать бойцовский характер, но и быть на одной волне с ребятами.

— Порой они мне говорят: «Вы нам как отец», — улыбается Сергей. — И это правда. Мы с ними проводим много

времени. Даже в каникулы летом продолжаем тренировки, занимаясь пляжным волейболом. Пару раз в месяц устраиваем небольшие посиделки: расстилаем маты, садимся поудобнее и говорим обо всём, что их волнует. Именно поэтому, наверное, я посвящён во многие секреты ребят. Такое доверие я очень ценю.

У Сергея Владимировича проблем с набором в команды нет. Он берёт под свою крыло самых разных детей, не деля их на перспективных и бесперспективных, слабых и сильных.

— Бывает, придёт мальчишка — в учёбе не успевает, проблемы с дисциплиной. А, глядишь, втянулся, почувствовал результат, особую энергетику командной игры и «расцвёл», показав лучшие свои стороны, — говорит тренер. — Поэтому для меня счастливые улыбки детей, их внутренние успехи — это, наверное, самое главное. Хотя и чемпионские успехи — тоже важная составляющая спортивной жизни. Это постоянная планка, которой хочется достичь.

Подопечные Сергея Филина — уже титулованные спортсмены. Они не раз становились победителями Черниговского района в разных возрастах, успешно выступали в краевых соревнованиях, на первенстве Дальнего Востока.

— Детский спорт в Сибирцево активно поддерживают железнодорожники, — продолжает Сергей. — Например, «первички» Сибирцевской дистанции пути, станции Сибирцево, ПМС-220 всегда идут навстречу, когда мы выступаем с предложением организовать спортивный праздник. Очень хочется, чтобы через спортивный азарт, волю к победе мои мальчишки впитали дух железной дороги, гордость за неё. Вдруг кто-то, как я почти 20 лет назад, решит связать свою жизнь с Дальневосточной магистралью. А спорт — это хороший и перспективный путь вперёд.

**Екатерина БЕЛОВА**  
Фото из архива Сергея ФИЛИНА



Сергей Филин убеждён: каждый ребёнок требует индивидуального подхода

# ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ЗАКАЛКА

**10 лет назад Николай Безручко возглавил ветерансскую организацию Уссурийской дистанции пути.**

«Мы, председатели, постоянно, как буфер, принимаем на себя все волнения, проблемы пенсионеров, делим их радость и успех. Даже самое простое общение — это как лекарство для души», — говорит наш герой.

Пенсионеры-железнодорожники — особенные люди. Дорога научила их стойко переносить трудности. Не унывают они и сейчас, поддерживая связь с родным коллективом, встречаясь друг с другом в со-ветах ветеранов.

— В 2009 году я стал председателем ветеранской организации, 197 человек курирую. У нас очень много пенсионеров, живущих на линии. Каждому из них необходимо внимание. Раньше коллег-железнодорожников проще было навещать: машины служебные были в дистанции. Сейчас приходится добираться в основном своим ходом, — продолжает Николай Ермолаевич. — Люди ждут, встречая нас со слезами на глазах. Однако из-за недостаточного финансирования мы не можем порой даже купить открытки для ветеранов к празднику. И если бы не профсоюз и его помошь нам, было бы очень сложно. Благодаря руководителю Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ на Дальневосточной железной дороге Наталье Ляминой решаются наши проблемы, поддерживаются активная жизнь советов ветеранов. Посмотрите, например, какой замечательный у нас в Уссурийске Дом ветеранов!

Как отмечает Николай Ермолаевич, сегодня, к сожалению, мало желающих возложить на себя обязанности председателей советов ветеранов.

— Это работа сложная, эмоционально затратная. А моим коллегам, руководящим пенсионерами на Уссурийском узле, от 74 до 80 лет. И с каждым годом здоровья не прибавляется, — говорит он. — Так что «у руля» пока старая гвардия. Мы стараемся держать связь с железной дорогой. Жизнь не должна заканчиваться с выходом на пенсию. Я в этом уверен, поэтому пока есть силы, буду работать и помогать другим.

Родился Николай Безручко в семье железнодорожников. Дед был дежурным по посту: переводил стрелки, открывал сигналы на станции Кнорринг. Мать работала здесь же билетным кассиром, а отец финансовым ревизором. Всё детство мальчишка пропадал на железной дороге, сроднившись с ней почти кровно. Поэтому после седьмого класса недолго думая поступил в Уссурийский железнодорожный техникум на путевую специальность. В 1965 году получил диплом. Но только спустя шесть лет, поработав геодезистом, устроился в родную Уссурийскую дистанцию пути. Именно тогда его осенило: огромное счастье, когда к профессии лежит душа! Это чувство ему удалось не расплескать на всю оставшуюся жизнь...

— Каждую смену я должен был сканировать рельсы. Азарт, настрой — как у рыбака, желающего получить удачный улов, — вспоминает Николай Ермолаевич. — Вот только задача была посложнее: на слух определить дефект и его тип. Каждый звучит по-разному. Все «обертоны» надо было чётко запомнить. Если вдруг что-то не нравилось, на помощь



Николай Безручко: «Мне везёт по жизни: рядом — и в радости, и в трудностях — хорошие, отзывчивые люди»

приходил ручной искатель. Как сапёр, на звук снова начинал определять, где спряталась проблема, не разрезая, не ломая металла. Тончайшая наука, требующая максимальной концентрации и внимания, способности различать разную тональность, продолжительность сигнала.

В те годы путейцы работали на одноканальных дефектоскопах. Сегодня у дефектоскопа настроены десять каналов исследования ультразвуком, направленных на подошву, шейку, головку рельса, где и образуются основные дефекты. Но, даже несмотря на технический прогресс, по мнению Николая Безручко, работа «слушачей» по-прежнему остаётся напряжённой, монотонной и «избранной». На путь надо выходить и в жару, и в мороз. Ответственность при этом серьёзнейшая.

— Но когда ты видишь результат своего труда: обнаружил дефект — предотвратил возможную беду, то понимаешь всю важность своего предназначения, — говорит мой собеседник.

**Екатерина БЕЛОВА**  
Фото автора

# ЮБИЛЕЙ ЗАМЕЧАТЕЛЬНОГО ЧЕЛОВЕКА

**Невероятно энергичному, бодрому и жизнерадостному человеку — Владимиру Фёдоровичу Зуеву — исполнилось 70 лет.**

В торжественной обстановке Владимира Фёдоровича поздравили руководители Комсомольского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Валерий Чупахин и Комсомольского территориального управления Виталий Липский, вручив юбиляру подарки, приветственные адреса и цветы.

Владимир Фёдорович Зуев — автор более 60 книг,

посвящённых истории БАМа, Дальнего Востока, развития железнодорожной отрасли в нашем регионе, роли железной дороги и работников этой сферы в истории нашего края. Он директор музея истории Северного широтного хода ДЦНТИБ, председатель Регионального Координационного Совета ветеранов войны и



труда Комсомольского региона Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД», академик Дальневосточной Национальной Академии наук, почётный член Приамурского Географического Общества, почётный железнодорожник ОАО «РЖД», писатель-историк.

Владимир Зуев от души всех поблагодарил и рассказал, что настоящим юбилеем считает возраст 90 лет. По секрету юбиляр поведал, что на самом деле он родился 21 января, но в паспорте значится дата — 22 января.

В честь дня рождения Владимира Фёдорович организовал выставку своих книг в кабинете на втором этаже железнодорожного административного здания (ул. Вокзальная, 45/2). Юбиляр приглашает всех желающих посетить выставку. Он с удовольствием ответит на интересующие вопросы, расскажет о самых ценных экземплярах и посвятит в свои дальнейшие творческие планы.

**Анастасия ВАСИЛЬЕВА,**  
специалист по социальному-экономической защите  
Комсомольского филиала  
ДОРПРОФЖЕЛ

# ОБ ИМПОРТНОЙ ТЕХНИКЕ, ЗАПАДНЫХ ЖУРНАЛИСТАХ И ШУТКЕ, СТАВШЕЙ АНЕКДОТОМ

**После выхода в июле 1974 года Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» на стройку стали прибывать организации строителей и люди со всех концов страны...**

В их числе были как высококвалифицированные специалисты, так и молодые энтузиасты. БАМ стал поистине всенародной стройкой. Молодёжь считала честью прибыть сюда в составе комсомольских отрядов. Было в определённой степени новым и оказалось очень действенным шефство союзных республик, отдельных краёв и областей над строительством посёлков и городов на БАМе.

Комсомольские строительные отряды формировались из числа лучших представителей молодёжи. На будущих станциях возводились жилые дома, школы, детские сады, праздновали новоселья семьи строителей, учителей и воспитателей детских садов. Полным ходом шло строительство торгово-общественных центров и вокзалов. Широко практиковалось поощрение победителей соревнующихся в трудовых достижениях коллективов и организаций художественной и специальной литературой, спортивным инвентарём и музыкальными инструментами. Буквально с самого начала строительства магистрали её стали навещать творческие коллективы, широко известные и любимые народом артисты.

И самое главное: 8 мая 1975 года, в канун 30-летия Великой Победы, в посёлок Тындинский пришёл первый поезд. По железной дороге была установлена связь с Транссибом!

Одним словом, БАМ с первых дней стал очень привлекательным не только для отечественных, но и зарубежных журналистов. Об этом на одном из бамовских юбилеев мне довелось беседовать с прибывшим на праздник бывшим первым секретарём Тындинского горкома КПСС Юрием Афанасьевичем Есаулковым, светлая ему память.

— Новая железная дорога почти на 500 километров по сравнению с Транссибом должна была сократить выход к Тихому океану. Кроме того, она давала доступ к новым, поистине неисчерпаемым, месторождениям угля, лесным массивам, в разработке и освоении которых были очень заинтересованы зарубежные деловые круги, — говорил мне Юрий Афанасьевич. — С самого начала стройка получает широкую известность в мире, и где-то с 1975 года для участия в ней начинает поступать мощная импортная строительная техника: японские краны «Като» и бульдозеры «Комацу», грузовики «Магirus» из ФРГ, другие современные машины и механизмы.

Всё это вызывало интерес у многочисленной пишущей братии из других стран. Идя навстречу её настойчивым просьбам, летом 1976 года было впервые организовано посещение Тынды и, соответственно, всего тогдашнего БАМа иностранными журналистами. Представители влиятельных газет и журналов получили возможность воочию убедиться в масштабах проекта века, увидеть самоотверженность и энтузиазм строителей, их сопричастность к огромному делу и, конечно, участие в нём заграничной техники.

— Японцы, поляки, чехи, румыны, представители других национальностей составляли весьма многочисленную группу, — продолжал рассказ Юрий Афанасьевич. — Головной боли они доставили нам немало. И самое главное — где их селить? Единственная гостиница в городе — «Северянка» — представляла собой крайнее убожество. Как раз в то время трест «Бамстроймеханизация» построил себе общежитие. Там и решили разместить гостей. Сделали небольшую реконструкцию, организовали буфет. В общем, устроили их как следует.

Как радушный хозяин города, Юрий Есаулков совместно с руководством Главбамстроя организовывал проведение официальных встреч, выезды гостей на трассу и участвовал в них. Места посещения были украшены приветственными транспарантами, лозунгами типа «Даёшь БАМ!», «Сдадим объекты магистрали досрочно!».

Во время поездок возникали и неординарные ситуации. Журналисты, надо отметить, достаточно неплохо говорили по-русски, но общаться с ними порой было непросто.

Инженер СМП «Свердловск» Владимир Логунов рассказывал, что особенно «доставал» всех молодой, красивый, настырный француз — журналист газеты «Юманите-диманш». Вопросы «А правда, что...?» слетали с его улыбчивых губ, не переставая. Увидев на стройке японскую и германскую технику, он вежливо, но достаточно ехидно спросил:

— А правда, что БАМ строится только благодаря иностранной технике? Что русская техника не выдерживает суровых условий?

— Ну почему же, — ответил Логунов, — и нашей техники на БАМе достаточно. Вон там, смотрите, на строительстве пожарного депо, занят наш башенный кран. Кстати, крановщицей работает Александра Валова, а её муж — крановщик на

советском 16-тонном пневмо-колёсном кране. Если позволят, поедем со мной на «уазике» в Хорогочи и продолжим наш разговор. А пока замечу, что на «легковушке» Ульяновского автозавода я уже не один год гоняю по БАМу без ремонта.

Журналисту и работнику горкома разрешили ехать с Владимиром на «уазике». По дороге до Хорогочи он рассказал о строительстве станций на БАМе. Говорил, что не перестаёт удивляться уму и трудолюбию японцев, их прекрасной технике. Бамовцев выручали тогда два автомобильных 75-тонных крана «Като» с гидравлическими 80-метровыми стрелами. А что вытворял на бульдозере «Комацу» бульдозерист Саша Атагаев! Ломал клыком бульдозера вечную мерзлоту, скальные грунты, как раку, не затронув при этом ни одной берёзки. Без этой японской техники и Саши — бог знает, сколько времени долбили бы там «клип-бабой» нашего маломощного экскаватора.

Попутно Логунов поведал и о начальнике мехколонны, который отказался арендовать импортную технику и работает только на отечественной. О том, как не раз слышал от механизаторов о плюсах такого выбора. Во-первых, заводы-изготовители поставляют запчасти своевременно и за свой счёт. Это рассматривается, как своеобразная плата за предоставляемую заводам возможность проводить испытания техники в условиях вечной мерзлоты. Во-вторых, арендная плата за импортную технику гораздо выше, чем за отечественную.

Судя по поведению француза, ему рассказы Логунова об использовании отечественных машин, «уазик» и грязная тряская дорога не очень понравились. Как-то он приутих, разглядывая за окном бушующую зеленью тайгу и с расспросами больше не приставал...

В Хорогочах на обозрение иностранцам был выставлен старый «КрАЗ», называемый у нас «лапотником». Как они охали и качали головами, заглядывая даже под кузов. Сопровождающих засыпали вопросами: какая у него грузоподъёмность, сколько весит, какой расход топлива и так далее. Как будто перед ними не трудяга — большегрузный самосвал, а, по крайней мере, танк Т-64.

Самосвалу Минского завода «МАЗ» и бортовому «ЗИЛу-130» они такого внимания не оказали. Чем уж так поразил их наш «лапотник», неведомо и по сей день.

Короче, поездили иностранцы, пофотографировали, порасспрашивали, позаписывали... В Тынде восторгались «бочками» — жилыми блоками, очень удачно



Начальник Главбамстроя, заместитель Министра транспортного строительства СССР К.В. Мохортов проводит пресс-конференцию для иностранных журналистов



Первый секретарь Тындинского городского комитета КПСС Ю.А. Есаулков рассказывает о строительстве БАМа представителям западных СМИ

спроектированными и сделанными специально для строителей БАМа на Волоколамском ремонтно-механическом заводе. Первые десять «бочек» стояли на улице Диогена. Заходишь — попадаешь в тамбур. Справа — душевая, слева — шкаф для верхней одежды. Через дверь — приёмная для посетителей с большим столом и встроенным шкафом справа. За другой дверью — спальня. В таких «бочках» можно было жить, работать и даже пускать «квартирных» — приезжавших, которым пока больше негде было переночевать.

В последний день пребывания представителей иностранной прессы состоялась пресс-конференция с Константином Владимировичем Мохортовым. Это было уникальное событие: впервые зарубежные журналисты могли задать любой вопрос руководителю строительства БАМа в ранге заместителя Министра Союза ССР. Они предоставленную возможность старались использовать, как говорится, на полную катушку. И здесь не обошлось без забавного казуса.

— Скажите, пожалуйста, магистраль будет построена в одну колею или в две? — спросил корреспондент газеты «Трибуна людь» — органа ЦК Польской объединённой рабочей партии. Вопрос оказался не таким простым, как сейчас кажется. В семидесятые годы отношения СССР и Китайской Народной Республики были более чем напряжёнными. Байкало-Амурская железная дорога, помимо освоенческой, выполняла ещё и стратегическую функцию — на случай выхода из строя Транссиба. Поэтому любая информация, касающаяся её пропускной способности, была засекреченной. Константину Владимировичу пришлось проявлять дипломатию.

И Константин Владимирович развёл руками — мол, ничего не поделаешь, такова специфика транспортного строительства.

Присутствующие грохнули от хохота. Юмор Мохортова они оценили по высшему классу. Серьёзность сохранил только поляк. Он не понял ни шутки, ни того деликатного обстоятельства, что есть информация, не подлежащая разглашению.

Потом эта история пошла гулять по БАМу как анекдот.

Геннадий АСТАХОВ  
Фото из архива автора и открытых источников

# ЛЕКЦИЯ ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

**В Приморье продолжается реализация уникального проекта: движенцы оттачивают навыки ораторского мастерства.**

В Уссурийске прошёл тренинг, организованный Владивостокским центром организации работы железнодорожных станций (ДЦС-3). В нём приняли участие не только руководители станций, ревизоры движения, представители кадрового

блока, охраны труда, но и преподаватели Приморского института железнодорожного транспорта (ПРИМИЖТ).

Проект ДЦС-3 «Авторские лекции для студентов», инициированный центром совместно с ПРИМИЖТ — филиалом



ДВГУПС в Уссурийске, дополнился новым мастер-классом. Теперь все руководители, которым предстоит провести занятие для будущих движенцев, проходят в обязательном порядке предварительное обучение искусству риторики.

Напомним, «Авторские лекции» движенцы региона проводят еженедельно в течение учебного года. Проект успешно реализуется с 2015 года.

В планах центра — организовать при поддержке первичной профсоюзной организации конкурс среди станций на лучшее проведение технического занятия. Он позволит закрепить навыки ведения публичных выступлений.

**Екатерина БЕЛОВА**  
Фото автора

# ПАТРИОТ ЗЕМЛИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ

**Писатель-краевед Владимир Фёдорович Зуев в честь своего 70-летия встретился с учащимися и педагогами школы-интерната №30 ОАО «РЖД» Комсомольска-на-Амуре. Участие в мероприятии приняли ветераны Дальневосточной магистрали, коллеги и друзья писателя.**

Детство и юность юбиляра прошли в селе Кондон Солнечного района Хабаровского края. Владимиру Фёдоровичу повезло с учителями, которые внимательно отнеслись к его юношеским творческим начинаниям.

В настоящее время Владимир Зуев — признанный авторитет в области истории Дальнего Востока и железнодорожного строительства. Он настоящий патриот дальневосточной земли.



## «СОГАЗ» СНИЖАЕТ СТАВКУ

Страховая группа «СОГАЗ» только для членов профсоюза и их близайших родственников снизила базовую ставку по ОСАГО до минимального уровня.

Для водительской категории «В» она составила 3828 рублей, что даже меньше ставки 2018 года.

Узнать подробности предложения можно, обратившись к менеджерам организации по телефонам:

- 8 (4212) 42-34-34, доб.155 (Яна Бодякшина), Bodyakshina.Yana@sogaz.ru
- 8 (4212) 42-34-34, доб.120 (Екатерина Скок), Skok.Ekaterina@sogaz.ru
- 8 (4212) 42-34-34, доб.119 (Алина Григорьева), Lugakova.Alina@sogaz.ru
- 8 (4212) 42-34-34, доб.135 (Оксана Чайковская), Chaykovskaya.Oxana@sogaz.ru



## КОФЕЙНЯ «ШОКОЛАДНИЦА» ЖДЁТ ВАС!

При предъявлении электронного профсоюзного билета железнодорожникам предоставляют скидку 10% в кофейне «Шоколадница».

Посетители заведения смогут отведать блюда европейской кухни, в том числе к вашим услугам предложение от шеф-повара, детское меню.

В кофейне есть большая детская игровая комната, а также бесплатная парковка для гостей.

Кофейня располагает комплексными блюдами.

Завтраки в будние дни — с 8:00 до 11:00, в выходные — 8:00 до 13:00.

Заказать ланч можно в будни с 12:00 до 16:00, а ужин — в будни с 18:00 до 23:00. Салат плюс основное блюдо — всего за 444 рублей. Заказ можно сделать из блюд основного меню.

Время работы кофейни — ежедневно с 8:00 до 23:00.

Вы можете заказать кофе с собой со скидкой 40%.

Наш адрес: Хабаровск,  
ул. Комсомольская, 78

Инстаграм: shoko\_khabarovsk  
E-mail: shoko-khabarovsk@mail.ru

Телефон кофейни: 8 (4212) 66-01-03  
(бронирование столов)

# КУКЛА ДЛЯ МИРРЫ

**Новый год позади,  
а чудеса продолжаются.  
На днях подарок  
от ДОРПРОФЖЕЛ ДВжд  
получила многодетная  
семья приёмосдатчика  
груза и багажа станции  
Владивосток  
Ольги Новиковой.**



её младшая сестра Ира. Председатель ППО Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций Светлана Переверзева в торжественной обстановке вручила им долгожданный подарок — огромную коробку с куклой.

— У нас большая семья — три дочери, младшей всего два года, — говорит Ольга Новикова. — И такое внимание со стороны профсоюза, конечно, очень приятно. Дети были счастливы от того, что стали «эпицентром» торжества.

**Екатерина БЕЛОВА**  
Фото автора

# ВЕТЕРАНА ПОЗДРАВИЛИ СО СТОЛЕТИЕМ

**18 января жительнице посёлка Трудовое города Владивостока Надежде Афанасьевне Правошинской исполнилось 100 лет. Её поздравили коллеги из НУЗ «Отделенческая клиническая больница на станции Владивосток ОАО «РЖД».**

Надежда Афанасьевна прожила долгую и насыщенную жизнь. Более 40 лет она проработала медсестрой в железнодорожной больнице на станции Владивосток. Вместе с супругом воспитала троих детей, внуков, сейчас подрастает правнуки.

— С 1962 года Надежда Афанасьевна начала работать сначала медсестрой ПРМО станции Угольная, а затем медсестрой гинекологического отделения в стационаре больницы. В 1990 году она вышла на заслуженный отдых, — рассказала председатель ППО НУЗ Виктория Чернышёва. — С пожеланиями

здраворья и поздравлениями с днём рождения мы вместе с главврачом Петром Нидельским и начальником отдела кадров Светланой Сухоруковой посетили именинницу дома. Вручили ей подарки и благодарственный адрес. Наш коллектив всегда поддерживает ветеранов, стараясь уделять им максимум внимания, решать проблемы. У нас эти люди в большом почёте.

Приняла поздравления ветеран и от руководителей региона.

**Екатерина БЕЛОВА**