



ПОПОЛНИЛИ БАГАЖ ЗНАНИЙ

В Хабаровске на базе учебного центра ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД завершились краткосрочные курсы повышения квалификации для председателей ППО по программе «Введение в профсоюзную деятельность».



Специалисты ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД в течение четырёх дней провели обучение 21 председателя ППО структурных подразделений всех территориальных управлений Дальневосточной железной дороги.

Введение в профсоюзную деятельность началось с важнейших для профлидеров тем: организационная работа, профсоюзный контроль охраны труда, общественный контроль обеспечения безопасности движения поездов на ДВЖД, социальная защита членов профсоюза, контроль соблюдения трудового законодательства, социально-экономическая защита членов профсоюза, финансовая деятельность и информработа. По окончании курсов участники прошли итоговое тестирование.

1 ноября профлидеры встретились с председателем ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

Виталием Бабием для обсуждения актуальных вопросов и подведения итогов обучения. Участники встречи подняли проблемы профсоюзного членства, оттока кадров с железной дороги, профсоюзной деятельности на линии, социального партнёрства, этики делового общения и многие другие.

— Всё, что вы узнали на курсах, вам обязательно пригодится в профсоюзной деятельности, на практике, при защите интересов членов профсоюза, — обратился к слушателям курсов председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Виталий Бабий. — По возникающим вопросам обращайтесь к нашим специалистам, они всегда рады будут вам помочь, проконсультируют. Успехов вам в вашей непростой работе!

Завершилась встреча с председателем ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД вручением



Татьяна ПИЩУЛИНА,
неосвобождённый председатель ППО НУЗ «Узловая больница на ст. Беркакит»

— Почерпнула для себя много полезных знаний. Лекторы доступно и качественно объясняли нам сложные моменты в формате диалога. Мы получили развёрнутые ответы на вопросы, которые нас действительно волнуют. С коллегами, с которыми обучалась на курсах, уже обменялась полезной документацией. В нашей больнице стопроцентное профчленство, но свежие идеи всегда на вес золота. Надо стремиться к лучшему, поэтому всё услышанное применю в своей профсоюзной работе.

Антон АКСЁНОВ,
электромеханик РТУ и председатель ППО Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки

— Курсы прошли на достойном уровне. В должности председателя «первички» я с февраля этого года, и информация, которую я здесь получил, очень пригодится в моей общественной работе. Приобрёл полезные знакомства. Смогу проконсультироваться по любому вопросу со специалистами ДОРПРОФЖЕЛ, коллегами. Думаю, всё это поможет в работе по повышению профсоюзного членства на предприятии.



| В НОМЕРЕ |

Профлидер из путевой династии

Ирина Владимировна Санакина — профсоюзный лидер Комсомольской дистанции пути (ПЧ-16) с богатым опытом путевой работы. Зимой 1987 года она пришла в ПЧ-16 на должность монтажера пути и спустя годы приступила к обязанностям дорожного мастера, с которыми успешно справлялась в течение многих лет.

Стр. 2

Наедине со зверем

На свой страх и риск в условиях реальной угрозы подвергнуться нападению дикого зверя осмотрщики-ремонтники вагонов Дальневосточной железной дороги будут осуществлять подъём в ночное время отставленных на длительное время составов поездов.

Стр. 4

Автобус не должен сойти с маршрута

Коллектив станции Находка-Восточная обратился к руководству Дальневосточной железной дороги, ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД, Дальневосточной дирекции управления движением с просьбой сохранить маршруты движения служебного автобуса для доставки работников на станцию Находка-Восточная и обратно.

Стр. 4

Для правильной и безопасной очистки полосы отвода

В техническую инспекцию труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД обратилась председатель первичной профсоюзной организации Юкатлинской дистанции пути (ПЧ-20) Анастасия Махнева. Она сообщила о нарушениях, допускаемых при вырубке кустарника и деревьев в полосе отвода железнодорожного пути.

Стр. 5



профлидерам именных сертификатов об успешном прохождении краткосрочных курсов повышения квалификации.

Информцентр ДОРПРОФЖЕЛ



ПРОФЛИДЕР ИЗ ПУТЕЙСКОЙ ДИНАСТИИ

Ирина Владимировна Санакина — профсоюзный лидер Комсомольской дистанции пути (ПЧ-16) с богатым опытом путейской работы. Зимой 1987 года она пришла в ПЧ-16 на должность монтера пути и спустя годы приступила к обязанностям дорожного мастера, с которыми успешно справлялась в течение многих лет.

Ирина Владимировна родилась в Приморье, в селе Хвалынка Спасского района. В Приморском крае её отец начал работать дорожным мастером, продолжив трудиться старшим дорожным мастером после переезда в Комсомольск в 1965 году. В семье Ирины Санакиной отец — не единственный железнодорожник. Её мама и бабушка работали стрелочницами, а дедушка ещё в годы Великой Отечественной войны — путевым обходчиком станции Джармен. Бригадиром пути в Комсомольской ПЧ работала сестра Ирины Владимировны. С её подачи Ирина Санакина в 1987 году устроилась монтером пути в ПЧ-16, продолжив профессиональные традиции путейской династии.

— В первый же день работы на пути я умудрилась обморозить щёки, — вспоминает Ирина Владимировна. — На дворе был январь. Тогда я и задумалась о правильности выбора профессии. В минуты колебаний решающую роль сыграла моральная поддержка коллектива, и я решила

остаться в ПЧ-16. В то время на моём участке пути монтерами работали 13 женщин.

Сама Ирина Санакина работала монтером пути в течение 6 лет. Параллельно она проходила обучение в Уссурийском техникуме железнодорожного транспорта, который в 2000 году окончила с красным дипломом. Спустя пять с половиной лет работы в должности бригадира пути Ирина Санакина была назначена сотрудником технического отдела. Через год кабинетной работы получила предложение от руководства дистанции стать дорожным мастером. В этой должности она проработала 12 лет, вплоть до 2010 года.

— На бригадира возложена большая ответственность за жизнь и здоровье подчинённых, качество их работы и оплату труда, — отмечает профлидер ПЧ-16. — Но сегодня могу с уверенностью сказать, что наиболее сложная по эмоциональной напряжённости — должность дорожного мастера. Круглые сутки он отвечает за выполнение подчинёнными производственных

задач. Иногда на работе приходилось находиться сутками, выезжать на срочные ночные работы по устранению неисправностей на пути.

В последние пять лет под началом дорожного мастера Ирины Санакиной работали 20 мужчин: монтеры и бригадиры пути, путевые обходчики, водитель. К каждому из них она искала и находила индивидуальный подход. Это позволяло организовать качественное обслуживание непростого бамовского участка пути Комсомольск — Силинка.

Стать председателем профсоюзного комитета коллектив ПЧ-16 предлагал Ирине Санакиной ещё в период её работы дорожным мастером. Тогда она отказалась. Готовность к этой работе пришла позже. Хотя общественной деятельностью Ирина занималась всегда. Будучи активистом профкома, она немало времени уделяла организации культурных и спортивных мероприятий для коллектива предприятия. В 2010 году наступил ожидаемый в ПЧ-16 момент избрания Ирины Санакиной председателем профсоюзного комитета дистанции.

— Переход от должности дорожного мастера к профсоюзной работе для меня прошёл довольно гладко, — рассказывает Ирина Владимировна. — Я, как и прежде, продолжила



В профсоюзной деятельности И.В. Санакиной пригодились знания, накопленные за долгие годы работы в Комсомольской дистанции пути

работать с людьми, только теперь приходилось заботиться обо всём коллективе предприятия со стопроцентным профсоюзным членством. Для проведения информационной работы, изучения на местах ситуации по охране труда, решения правовых вопросов необходимо часто выезжать на линию.

В профсоюзной деятельности Ирине Владимировне пригодились знания, накопленные за более чем двадцатилетний опыт работы в дистанции.

— Правовой литературой я всегда интересовалась. В своё время даже хотела получить юридическое образование. За время работы в ПЧ приходилось участвовать в решении вопросов, требующих юридических знаний. Подобных забот хватало и в должности председателя «первички». Сохранение высокого профсоюзного членства требует непосредственной работы с людьми, проведения разъяснительных

бесед, умения донести до каждого работника основные задачи профсоюза.

Ирина Санакина всегда в связи с работниками дистанции: при необходимости они в любое время могут созвониться с профлидером по мобильному телефону.

— Много поступает вопросов по колдоговору, например, часто интересуются возможностью бесплатного проезда железнодорожным транспортом для членов семьи. Насущные проблемы раскрываются и при посещениях линейных участков. Мы ежегодно весной и осенью выезжаем с главным инженером дистанции на околотки для осмотра бытовых помещений. Отмечаем слабые стороны, над устранением которых впоследствии работаем, ведь основная задача профсоюза — отстаивать права и интересы работников.

**Информцентр
ДОРПРОФЖЕЛ**

| ДОБРОЕ ДЕЛО |

ПРОЧИТАТЬ СКАЗКУ РУКАМИ

Дети с проблемами зрения в Хабаровске, Владивостоке и Южно-Сахалинске получили 12 тактильных книг, вручную изготовленных работниками Дальневосточной железной дороги. Инициаторами благотворительной акции стали бухгалтеры Дальневосточной магистрали.

26 человек из Владивостока, Южно-Сахалинска, Тынды, Комсомольска-на-Амуре, Ванино и Хабаровска создали мягкие и объёмные книги для слепых и слабовидящих детей. В минувшую пятницу участники проекта связал телемост, дав возможность пообщаться, поделиться опытом, радостью творчества.

— Волонтерской работой мы занимаемся уже давно, а последние три года помогаем слабовидящим детям в рамках проекта «Мир на кончиках пальцев», — рассказал заместитель начальника Дальневосточного регионального общего центра обслуживания ДВЖД Андрей Бибченко. — Тактильные книги — важный инструмент познания мира для ребёнка. Но

создавать их сложно, процесс трудоёмкий, поэтому таких книг всегда не хватает. В этом году благодаря благотворительному гранту от фонда «Победа», приуроченному к 45-летию БАМа, мы смогли сделать гораздо больше экземпляров.

Первыми на Дальневосточной железной дороге «азбуку книгопечатания» для особенных детей начали постигать приморцы.

— Несколько лет назад мы сделали первую книгу по сказкам Сутеева. Чтобы понять ощущения ребёнка, который возьмёт её в руки, мы закрывали глаза, стараясь почувствовать мир, в котором живут незрячие детки. Это очень помогало нам в работе, — рассказывает начальник

Владивостокского территориального общего центра обслуживания Евгения Вайсера. — Творческий процесс настолько захватил, что каждую следующую книгу мы делали ещё более сложной.

Карта Приморского края, например, стала настоящим многофункциональным рельефографическим пособием.

— Она очень ценна для нас тем, что это краеведческое издание. В нём представлены реликтовые растения, редкие животные, обозначена даже железная дорога со станциями, а также важные природные объекты края, например,

озеро Ханка с цветущими лотосами, — говорит ведущий библиотекарь Приморской краевой библиотеки для слепых Наталья Рублёва. — По карте можно провести великолепную тактильную экскурсию.

Тактильные книги — это своего рода настольная игра, помогающая детям познавать окружающую жизнь. Поэтому все детали и материалы, из которых они изготовлены, тщательно продуманы. Персонажи в таких книжках нередко выполнены в виде фигурок, их можно брать руками, переносить с одной страницы на другую.

— Шить книги для деток — очень увлекательный процесс. В каждой из этих работ, выполненных нашими девочками, — душа, любовь, забота, — говорит Евгения Вайсера. — Поэтому когда видишь, с каким восторгом дети трогают, изучают книги, испытываешь огромное счастье. Их радость, улыбки — для нас большая награда. Любой человек может помочь детям. Не зря же говорят: талант — это то, чем ты можешь поделиться.

Екатерина БЕЛОВА



ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ

В Приморском институте железнодорожного транспорта прошёл осенний День открытых дверей. Филиал ДВГУПС гостеприимно распахнул двери для будущих абитуриентов, их родителей и всех желающих получить информацию по широкому кругу вопросов, связанных с поступлением в вуз.

Учащиеся 9, 10 и 11 классов школы-интерната №29 ОАО «РЖД» не могли пропустить это мероприятие, ведь многие уже давно решили связать жизнь с железной дорогой и желали подробно узнать о возможностях получения высшего и среднего профессионального образования, которые предоставляет вуз.

Знакомство с институтом началось с холла, где были развернуты информационные площадки факультетов высшего и среднего профессионального образования. Затем гостей пригласили в актовую зал для более детального ознакомления со специальностями и правилами приёма в институт.

В рамках Дня открытых дверей состоялась презентация реализуемых в ПримИЖТ направлений и профилей подготовки, особенностей образовательного процесса, льгот и социальных гарантий, предоставляемых молодым работникам ОАО «РЖД», условий их адаптации и возможностей для профессионального развития.

Открыла встречу заместитель директора по учебной работе, заслуженный

учитель Российской Федерации Людмила Мелешко. Она отметила, что ПримИЖТ — один из ведущих вузов не только в крае, но и на всём Дальнем Востоке, и только в ДВГУПС сохраняется распределение выпускников на предприятия железнодорожного транспорта.

Ректор Дальневосточного государственного университета путей сообщения, доктор технических наук, профессор Юрий Давыдов обратился к собравшимся с видеоприветствием и пригласил поступать именно в ДВГУПС.

С перспективами обучения в ПримИЖТ будущих абитуриентов и их родителей ознакомили декан факультета высшего образования Анна Безручко и заведующий отделением, преподаватель среднего профессионального образования Оксана Шамрай.

Участников Дня открытых дверей также приветствовали выпускники учебного заведения — бывшие активные студенты, продолжившие заочное обучение на факультете высшего образования, а теперь молодые работники предприятий железнодорожного транспорта станций Уссурийск



и Владивосток. Они исполнили для гостей песни, посвящённые Дальневосточной железной дороге, которые были приняты собравшимися громкими аплодисментами.

Организаторы мероприятия не ограничились презентацией профессий, показом слайдов об основных факультетах и специальностях и концертными номерами — в конце встречи была проведена викторина, победители которой получили призы с символикой ПримИЖТ. Знакомство с вузом продолжилось в профильных кабинетах института, где ведущие преподаватели и студенты 4 курса подробно рассказывали гостям о специальностях, на которые можно поступить, и о будущей профессии.

Марианна ЗДОР,
заместитель директора школы-интерната №29 ОАО «РЖД» по профориентационной работе



ИНСТРУМЕНТ УСПЕХА

Во Владивостоке прошёл уникальный трёхдневный семинар-практикум, главной темой которого стали новые тренды и инструменты развития кадрового потенциала.

Инициатором обучения, объединившего представителей разных предприятий Дальневосточной железной дороги, а также специалистов Восточного полигона, стала служба управления персоналом магистрали. Поддержал проект и Владивостокский филиал ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД.

— В 2017 году возникла идея создать единую площадку, на которой психологи и кадровики могли бы делиться своими знаниями, инструментами, опытом, помогать друг другу. Как показала практика, такого формата взаимодействия нам не хватало, — прокомментировала начальник сектора развития и обучения персонала службы управления персоналом Дальневосточной железной дороги Татьяна Бородинская. — Теперь с каждым годом география проекта становится шире.

Как отметила и.о. начальника службы управления персоналом Дальневосточной железной дороги Виктория Шереметьева, уникальная особенность этого проекта в том, что в процессе работы формируется пул внутренних тренеров, которые

впоследствии полученные знания и навыки будут транслировать в своих коллективах.

Главная же задача нынешнего семинара — обмен практическими инструментами, позволяющими эффективно работать с разным уровнем персонала. По словам руководителя Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Натальи Ляминой, все участники слёта — железнодорожницы и профессионалы своего дела.

— Сегодня в ОАО «РЖД» неслучайно возрождается роль женщины. Работодатель уверен, что ей необходимо жить в балансе с собой. Гармония даст возможность быть более эффективной в профессии и счастливой в семье. Поэтому мы выступили с инициативой включить в семинар-практикум «женские» мастер-классы. В свою очередь, в Приморье мы проводим регулярную «гендерную» работу. Недавно, например, состоялся лекторий для железнодорожниц, на котором они смогли узнать о том, как быть успешными, — сказала Наталья Лямина.

Екатерина БЕЛОВА

ОСЕННИЕ КАНИКУЛЫ В МОСКВЕ И КАЗАНИ

Владивостокский филиал ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД совместно с турфирмой «Радуга-Тур» организовал в период осенних школьных каникул познавательную поездку в Казань для 28 детей железнодорожников.



В путешествие отправились ребята из всего Приморья. Сначала они посетили Москву — побывали в Третьяковской галерее, увидели своими глазами шедевры живописи. Восторгу не было предела, когда дети рассматривали подлинники картин, знакомых по школьной программе.

Утром следующего дня путешественники были уже в столице Татарстана. Отправившись на обзорную экскурсию «Легенды и тайны тысячелетней Казани», насладились самобытной красотой города, яркими красками его улиц и площадей, узнали, где хранятся несметные сокровища казанских ханов, посетили Старо-Татарскую слободу, где проживало с XVI века татарское население, Суконную слободу и другие памятные места.

В научном центре для детей — Доме занимательной науки и техники — ребята смогли «потрогать» физику, изучали устройство и принципы работы различных видов техники, познакомились с природой явлений окружающего мира, участвовали в опытах и экспериментах, решали головоломки.

В последующие дни приморские школьники побывали в аквапарке. На кулинарном мастер-классе научились раскатывать тесто и делать эчпочмак — знаменитый «треугольник» татарской кухни. Затем посетили ряд замечательных городов: Йошкар-Олу, Елабугу, Болгар и Чебоксары. В Йошкар-Оле покатались верхом в конноспортивном комплексе «Чудо-Кони». В Елабуге — втором по значимости городе Республики

Татарстан — посетили мемориальный дом-музей Шишкина и музей-усадьбу Надежды Дуровой — героя войны 1812 года.

Побывали ребята и в планетарии, расположенном на территории астрономической обсерватории им. В. Энгельгарда.

Путешествие получилось насыщенным и незабываемым! Оно продолжалось 11 дней, и 4 ноября юные туристы прибыли из Казани в Москву, где посетили Кремль и парк Царицыно.

Такие поездки развивают кругозор, наполняют прекрасными впечатлениями и нацеливают на хорошую учёбу.

Татьяна ЦЫГАНОВА,
специалист социальной сферы Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ

ЮБИЛЕЙ НГЧ-1

Южно-Сахалинская дистанция гражданских сооружений отмечает 70 лет со дня образования.

Дистанция была основана в 1949 году приказом начальника Южно-Сахалинской железной дороги. Собственными силами возводились служебно-технические и жилые здания, которые эксплуатируются и в настоящее время.

Специалистами дистанции выполняются работы по текущему и капитальному ремонту зданий и сооружений, эксплуатируемых в границах региона. На постах электрической

централизации обустриваются бытовые помещения, душевые и комнаты отдыха.

В честь юбилейной даты лучшим работникам от начальника дистанции Е.А. Каменова были вручены благодарности, а от профсоюза — именные часы. Благодарность и Почётная грамота председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД.

Александр КОЗНОВ,
руководитель Сахалинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ



АВТОБУС НЕ ДОЛЖЕН СОЙТИ С МАРШРУТА

Коллектив станции Находка-Восточная обратился к руководству Дальневосточной железной дороги, ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД, Дальневосточной дирекции управления движением с просьбой сохранить маршруты движения служебного автобуса для доставки работников на станцию Находка-Восточная и обратно.

Проблема возникла из-за нехватки лимитов на использование автомобильной техники, арендованной у ООО «СКА».

Станция Находка-Восточная находится в 25 км от города Находки. Муниципальный автобус делает остановку за три километра от станции. Этот путь приходится преодолевать через лес. Служебный автобус необходим не только дежурным сменам движением, но и вагонникам, электромеханикам СЦБ, энергетикам — практически всем смежникам, работающим на станции.

— Служебный автобус делает несколько рейсов за 12 часов, «наматывая» за день до трёхсот километров. Выход на линию в 6-30 утра. Утром он забирает людей из нескольких районов Находки, а также тех, кто приезжает на электричке из Партизанска, — рассказывает главный инженер

станции Находка-Восточная Семён Хренов. — Вечером возит работающих по восьмичасовому графику и после окончания двенадцатичасовой смены, когда добираться муниципальным транспортом, учитывая расстояния, очень сложно. По итогам девяти месяцев у нас набралось 332 тыс. рублей перерасхода лимита. Лимит складывается из мото-часов (448 рублей за час работы техники с водителем) и расстояния, пройденного автобусом (23 рубля за километр). Нехватка лимита сложилась именно по пробегу, так как в машино-часах станция имеет небольшую экономию.

Как отмечает Семён Хренов, одной только Дирекции управления движением не под силу полностью содержать автобус. Поэтому с причастными службами установлено деление мото-часов по количеству

перевозимых работников. Но вопрос экономии у всех стоит так же остро, и около 60% всё равно приходится на долю станции. Для того чтобы хоть как-то сэкономить, сейчас рассматривается вопрос о сокращении одного из маршрутов.

— Как вариант, можно уменьшить одно «кольцо» на 30 км — для дежурной смены, которая в пять часов вечера отправляется домой. Это должно принести экономию около 45 тыс. рублей по итогам месяца. Но, конечно, это тоже непопулярная мера. Люди привыкли добираться определённым маршрутом, их жизнь подстроена под этот график. Недаром, когда к нам устраиваются на работу, один из первых вопросов касается доставки, — продолжает Семён Хренов. — Пока мы только анализируем ситуацию, просчитываем разные варианты, чтобы максимально сохранить движение.

По словам председателя ППО станции Находка-Восточная Ольги Бродягиной, сокращение маршрутов повлечёт за собой неприятные последствия.

— Работники после смены вынуждены будут добираться

до дома час, а то и более. Учитывая, что наступает холодное время года, это спровоцирует простудные заболевания и, как результат, отсутствие работников по причине нетрудоспособности. Да и попытка доехать до дома попутными машинами имеет определённые риски. Не говоря уже о моральном настрое работников, — говорит Ольга Бродягина. — Ведь им есть с чем сравнивать. Рядом со станцией Находка-Восточная находятся предприятия Восточного Порто-

Восточной стивидорной компании, нефтепорта Козьмино. Портовики гарантированно доставляют своих работников из ближайших городов, находящихся на расстоянии около 100 километров от предприятия. Поэтому не хочется, чтобы вынужденная отмена рейсов для наших работников повлияла на репутацию станции Находка-Восточная, да и в целом Дальневосточной железной дороги.

Екатерина БЕЛОВА



НАЕДИНЕ СО ЗВЕРЕМ

На свой страх и риск в условиях реальной угрозы подвергнуться нападению дикого зверя осмотрщики-ремонтники вагонов Дальневосточной железной дороги будут осуществлять подъём в ночное время отставленных на длительное время составов поездов.

Руководители дирекций управления движением и инфраструктуры Виталий Липский и Сергей Максимцев подписали обязательный к исполнению «Перечень железнодорожных станций, на которых отставление поездов без локомотива или с локомотивом без локомотивной бригады, подъём отставленных на длительное время составов поездов осуществляется только в дневное время ввиду возможного выхода диких животных на территорию станции» №ДВОСТД-256/пд от 15.10.2019.

30 октября исполняющий обязанности начальника ДВЖД Игорь Филатов оперативным приказом №477 отменил данный перечень с формулировкой: «...считать недействительным. Д, ДИ обеспечить круглосуточное выполнение операций по временному отставлению/подъёму грузовых поездов с соблюдением мер безопасности работников».

Обращения на имя председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД В.И. Бабия с просьбой помочь в решении проблемы направили председатели ППО эксплуатационных вагонных депо Уссурийск, Комсомольск-на-Амуре и Тында.

— Данное решение не учитывает всех условий труда работников вагонного хозяйства региона в условиях тёмного времени суток, реальной опасности выхода диких животных к

работающим людям на станциях и перегонах, — отмечает председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Уссурийск Татьяна Цахоева. — Конечно, движение поездов должно осуществляться круглосуточно, но не ценой жизни и здоровья работников отрасли. Осмотрщик-ремонтник вагонов выполняет работу по подъёму отставленного от движения поезда всегда в одиночку, вооружённый лишь фонариком и рабочим инструментом. Решение руководства дороги неоднозначное, и хотелось бы знать, какие именно меры безопасности собираются принимать работодатель для защиты жизни и здоровья работников. Целесообразнее отложить ночную работу до того момента, пока медведи окончательно лягут в зимнюю спячку, — до 15 декабря. Но ещё остаются тигры. 5 ноября в окрестностях Уссурийска тигр напал на человека.

Как отмечает Татьяна Цахоева, сейчас активное время для медведей, они нагуливают жир перед спячкой. Звери всё чаще стали появляться вблизи железнодорожных путей как днём, так и ночью. В Приморье медведи были замечены при входном светофоре станции Лозовый (139 км), на станциях Провалово, Лучегорск.

— Проблема касается именно вагонников, — продолжает Татьяна Николаевна. — Работник один приезжает на отдалённую станцию, получает

инструктаж у дежурного по станции, расписывается в журнале и идёт в чистое поле. При этом освещается на станции только горловина, входные и выходные стрелки. Осмотрщик-ремонтник осматривает состав в полной темноте, освещая фонариком колёсную пару, тележку, тормозное оборудование. Он вообще не видит, что делает вокруг, он абсолютно беззащитен перед зверем. В светлое время суток работник может оглянуться и проконтролировать обстановку вокруг. И для нас лишком обтекаемо звучит фраза «обеспечить меры безопасности». Руководство дороги с себя ответственность сняло, а как будет обеспечиваться безопасность, не объяснило. Я понимаю, что поезда должны идти, но всё это до поры до времени. Пока не произойдёт непоправимое. Люди работают на свой страх и риск. В целях безопасности дежурные по станции практически не выходят на улицу из помещения. А вагонником, получается, не жалко на корм медведям отдавать.

— Каким образом предполагается защищать вагонника от дикого зверя? — делится резонными соображениями председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Тында Константин Калитин. — В дневное время осмотрщик хотя бы видит издали появление медведя. Может уйти, на вагон залезть, постараться отпугнуть шумом. Ночью ситуацию меняет фактор непредсказуемости. Медведь может внезапно появиться из темноты. Человек и опомниться не успеет, как окажется в железных тисках. Дикое животное на железнодорожных путях — не

редкость. Например, в августе вблизи станции Могот железнодорожники слышали рычание медведя, была обнаружена мёртвая собака. Медведи собак откровенно недолюбливают. Работники были не на шутку напуганы. В этом году хорошо знаешь, надолго ли? Похорошему, работник должен иметь право отказаться от работы в ночное время за неимением средств защиты от дикого зверя.

Прогуляться вблизи железнодорожных путей косолапые любят и в Комсомольском территориальном управлении ДВЖД.

— Выход диких животных на пути происходит не только на отдалённых станциях, — отмечает председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Комсомольск-на-Амуре Александр Колеганов. — 16 октября была нарушена обработка поездов в связи с выходом медведя на пути парка отправления станции Комсомольск-Сортировочный. Зверь совершенно спокойно гулял там в течение двух часов. Прогонять его, конечно, никто не рискнул. Он сам абсолютно ничего не боялся: ни яркого освещения, ни шума прибывающих поездов, ни присутствия людей. Что уж говорить об отдалённых станциях, где для прогулок медведей условия самые благоприятные? На Ванинском и Ургальском узлах медведи — тоже частые гости на железнодорожных путях. Работники недовольны, и их легко понять. Кто хочет трудиться с риском для жизни и мрачной перспективой быть покалёченным зверем, а то и

того хуже — просто потому, что начальники махнули рукой на безопасность работников? Попробуйте выйти один на один против такого умного, сильного и непредсказуемого зверя, как медведь, с фонариком и «газиком» в руках. Исход этого противостояния для всех очевиден.

Согласно политике ОАО «РЖД» в области охраны труда, защиты окружающей среды и промышленной безопасности никакие соображения экономического или технического характера не могут быть приняты во внимание, если они противоречат требованиям обеспечения безопасности работников компании.

— В связи с принятием руководством дороги неоднозначного решения профсоюзу должна быть предоставлена информация о мерах безопасности, принятых работодателем и гарантирующих работникам сохранение жизни и здоровья. Забо та о выполнении планов не должна заслонять собой заботу о людях, — резюмирует профлидер Татьяна Цахоева.

Всегда актуальна данная проблема и для «медвежьего края» — Сахалина. Да и по всей Дальневосточной железной дороге попасть под удар медвежьей лапы могут не только вагонники, но и путейцы, электромеханики СЦБ, энергетики. Проблема гораздо шире, чем кажется на первый взгляд: на таёжной земле от риска оказаться наедине со зверем не застрахован практически ни один железнодорожник, выходящий для работы на пути.

Наталья ОХОТНАЯ

ОТДОХНУЛИ НА «ОТЛИЧНО»

В течение летнего сезона в детских оздоровительных лагерях отдохнули 4495 детей, в том числе в детских оздоровительных лагерях дороги — 4185 детей, из них 3404 ребёнка железнодорожников, 143 ребёнка работников ДЗО, 638 — сторонних потребителей. В целом летняя оздоровительная кампания прошла на достаточно высоком уровне: удалось выполнить все показатели и реализовать задачи, поставленные руководством компании.

Детская оздоровительная летняя кампания на Дальневосточной железной дороге проводилась в четырёх загородных оздоровительных лагерях Дирекции социальной сферы: им. Заслонова на станции Вяземская, им. Заслонова на станции Комсомольск, им. Горького на станции Ружино, «Наречное» на станции Партизанск, санатории-профилактории «Надежда» и ДКЖ Южно-Сахалинска.

ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД организовал отдых детей в ДОЛ «Морской берег», где были оздоровлены 213 детей, в том числе 87 — за счёт средств дороги.

По распоряжению РОСПРОФЖЕЛ 100 детей были оздоровлены во Всероссийском детском центре «Океан» во Владивостоке.

50 детей отдыхали в ДОЛ «Экспресс» в посёлке Кабардинка, 29 детей — на базе отдыха «Горизонт» Северокавказской железной дороги.

На детской железной дороге прошли обучение 670 детей.

Выполнение плановых показателей оздоровления детей в детских оздоровительных лагерях составило 100%.

Все детские оздоровительные учреждения были своевременно подготовлены к приёму детей и начали работу в установленные сроки.

На проведение детской летней оздоровительной кампании было выделено 159,4 млн рублей.

На проведение ремонтных работ в детских оздоровительных учреждениях Дирекции социальной сферы на 2019 год выделено 24,4 млн рублей (в 2018 году — 9,5 млн рублей), в том числе на ДОЛ станции Ружино — 3,6 млн рублей; ДОЛ станции Партизанск — 3,6 млн рублей; ДОЛ станции Комсомольск — 13,6 млн рублей; ДОЛ станции Вяземская — 3,6 млн рублей.

По объектам ДОЛ станции Ружино и ДОЛ «Наречное» ремонтные работы выполнены

в установленные сроки, по ДОЛ станции Комсомольск и ДОЛ станции Вяземская к выполнению ремонтных работ приступили только после окончания летнего оздоровительного сезона.

По инвестиционной программе на 2019 год выделено 105,4 млн рублей на строительство второй очереди спального корпуса на 60 мест в детском оздоровительном лагере им. К. Заслонова станции Вяземская.

По программе ЦБТ для соблюдения требований пожарной безопасности в детском оздоровительном лагере им. Заслонова станции Комсомольск выполнены работы по монтажу систем пожарной автоматики на общую сумму 4,5 млн рублей. Проведены проектно-изыскательские работы по устройству ОПС в ДОЛ «Наречное» станции Партизанск на сумму 0,5 млн рублей. Строительно-монтажные работы запланированы на 2020 год.

По инвестиционной программе ЦСР объявлена конкурсная процедура на приобретение и монтаж кухонного оборудования общей стоимостью 5,122 млн рублей.

Продолжительность смен составила 21 день, средняя стоимость путёвки в загородный лагерь — 34,4 тыс. рублей, рост стоимости путёвки к 2018 году составил 1,9%.

В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» родительская плата составила 10% в первую смену и 15% во вторую и третью смену.

На базе ДОЛ станции Комсомольск был реализован корпоративный социальный проект «Наша СМЕНА».

В соответствии с коллективным договором за счёт средств ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД дети железнодорожников были застрахованы от несчастных случаев на время пребывания в загородных оздоровительных лагерях и нахождения в пути следования в лагерь и обратно. Сопровождение

детей в детские оздоровительные лагеря в электропоездах осуществлялось профсоюзными работниками, в поездах дальнего следования — работниками кадровых служб и родителями.

Также за счёт средств профсоюза осуществлялось сопровождение детских групп во Всероссийский детский центр «Океан» во Владивосток, ДОЛ «Экспресс» в посёлок Кабардинка и на базу отдыха «Горизонт» Северокавказской железной дороги.

Филиалы ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД обеспечивали детские группы сухими пайками, питьевой водой, сопровождением в пути следования, в том числе медицинским. Совместно с администрацией проводили работу по распространению путёвок. Филиалами ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД приобретался развивающий и спортивный инвентарь для детских лагерей. Затраты ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД на проведение детской оздоровительной кампании составили 2,9 млн рублей.

Контроль медицинского обеспечения летней оздоровительной кампании осуществлялся Дальневосточной дирекцией здравоохранения. Всего за летний сезон было проведено 54 проверки с оформлением актов проверок и предложениями по устранению выявленных нарушений. Всего в течение летнего оздоровительного сезона 2019 года в ДОЛ зарегистрировано 119 случаев заболеваний и травм, в том числе инфекционных заболеваний — 25 случаев, соматических — 71 случай, травм — 23 случая. Показатель заболеваемости вырос на 22%.

Особое внимание в ходе летней оздоровительной кампании было уделено мерам по обеспечению безопасности детского отдыха. Во всех лагерях была организована охрана и соблюдение пропускного режима.

Программы, реализованные в лагерях, предполагали не только оздоровление, но и интеллектуальное развитие и социализацию ребёнка. Во всех детских лагерях были успешно реализованы обучающие и развлекательные программы, которые получили высокую оценку родителей и позволили раскрыться таланту каждого ребёнка.

**Информцентр
ДОРПРОФЖЕЛ**



ПРОФСОЮЗ ПОМОГ |

ДЛЯ ПРАВИЛЬНОЙ И БЕЗОПАСНОЙ ОЧИСТКИ ПОЛОСЫ ОТВОДА

В техническую инспекцию труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД обратилась председатель первичной профсоюзной организации Юкталинской дистанции пути (ПЧ-20) Анастасия Махнева. Она сообщила о нарушениях, допускаемых при вырубке кустарника и деревьев в полосе отвода железнодорожного пути.

Такие очистки проводятся в соответствии с требованиями охраны труда, чтобы открыть машинисту локомотива обзор при подъезде и входе на опасные и кривые участки пути. Возможность издали видеть путейские коллективы, пункты обогрева, перемещающихся по колеям ремонтников позволяет поездной бригаде своевременно оценить обстановку и принять профилактические меры для предотвращения несчастных случаев с работающими на путях людьми. Поэтому вырубка играет очень важную роль в обеспечении безопасности железнодорожников.

Технический инспектор труда Вадим Валиев провёл проверку обращения профактивиста и пришёл к выводу, что крайне ответственная работа по ликвидации растительности вблизи железной дороги не соответствует имеющейся в ПЧ-20 технологической карте. Вырубку кустарника и деревьев должны осуществлять монтеры пути, специально обученные профессии «Вальщик леса». А таковых в дистанции просто нет. Из-за чего начальнику Юкталинской дистанции пути Александру Тютюнину выписано требование о приостановке данного вида работ.

На этом технический инспектор труда не остановился. Он детально изучил ситуацию в других дистанциях пути

Тындинского территориального управления ДВЖД. В итоге в адрес начальника службы пути Дальневосточной дирекции инфраструктуры направлена разъяснительная информация, предложено пересмотреть технологические карты с учётом разделения работ по вырубке кустарника с применением кусторезов и отдельно — по валке деревьев с использованием бензопил. Обращено внимание на необходимость запланировать в дистанциях пути на 2020 год подготовку достаточного количества монтеров пути по специальности «Вальщик леса» с навыками владения бензопилами.

В то же время Вадим Валиев оказал консультационную и методическую помощь специалистам Юкталинской дистанции пути в оформлении технологической карты на выполнение работ по вырубке кустарника с применением кустореза. Там же в настоящее время разрабатывается необходимая документация по вырубке деревьев с применением бензопил.

Разбор техническим инспектором труда Вадимом Валиевым обращения профлидера послужит правильному и безопасному выполнению работ по вырубке кустарника и деревьев в полосе отвода железнодорожного пути.

Геннадий АСТАХОВ

ОПЫТ ОБЩЕСТВЕННИКА — ДОСТОЯНИЕ ОБЩЕЕ

По итогам первого полугодия 2019 года за достигнутые успехи в реализации общественного контроля безопасности движения поездов награждён контролёр состояния железнодорожного пути Тындинской дистанции пути (ПЧ-22), общественный инспектор Сергей Кривоносов. На собрании коллектива участка диагностики Тындинской дистанции пути в торжественной обстановке ему вручены Благодарность председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД и денежная премия.

В марте нынешнего года состоялся объезд начальником дороги Николаем Маклыгиным предприятий и подразделений Тындинского территориального управления ДВЖД. Подведение его итогов прошло в актовом зале местного эксплуатационного локомотивного депо.

На совещании в порядке обмена опытом выступил контролёр состояния железнодорожного пути участка диагностики Тындинской дистанции пути, общественный инспектор по безопасности движения поездов Сергей Кривоносов.

— В работе я руководствуюсь «Положением об общественном контроле обеспечения безопасности движения поездов и эксплуатации железнодорожного транспорта в ОАО «РЖД», утверждённым распоряжением №262 от 6 мая 2015 года, — сказал Сергей Владимирович. — В соответствии с этим документом действую по планам и заданиям руководителя Совета общественных инспекторов предприятия — председателя первичной профсоюзной организации дистанции Марианы Валерьевны Никитиной. Контроль осуществляется как в рабочее, так и в нерабочее время.

Выявленные нарушения оформляются соответствующим актом и передаются председателю ППО для вручения должностному лицу ОАО «РЖД». В документе устанавливается срок устранения замечаний. При его наступлении общественный инспектор обязательно проводит контрольную проверку.

В прошлом году Сергей Кривоносов провёл 15 проверок, а к началу ноября текущего года их число достигло 11. Он добивается, чтобы обнаруженные недостатки исправлялись

точно в намеченные сроки и без замечаний.

Примеров эффективности деятельности общественного инспектора можно привести немало. Забегая вперёд, отметим, что определённая совещанием задача — усилить контроль состояния безопасности движения поездов — стала мощным стимулом для активизации общественных инспекторов, в том числе в ПЧ-22. Благодаря их неоднократным сигналам улучшилась ситуация на путях 2а и 4а, где осуществляется приём и отправление пассажирских составов. В июне-июле усилиями коллектива дистанции там произведена замена шпального хозяйства. Аналогичная операция проведена на 20 и 21 путях, где находятся на отстое пассажирские вагоны. Там же «перешита» колея, по настилам переезда уложены железобетонные шпалы.

Благодаря принятым мерам снизилась балльность пути, а его техническое состояние улучшилось.

А недавно произошёл такой случай. Сопровождая вместе с оператором дефектоскопную тележку на путях, Сергей Владимирович обнаружил на стрелочном переводе №2 рисунок 30-Г. В переводе с профессионального языка это означает наличие острого дефекта рельса, который подлежит обязательной замене в течение трёх часов. В противном случае возможен излом рельса и, как следствие, сход или крушение состава.

Бдительность общественно-го инспектора и оперативно принятые бригадой пути меры позволили избежать большой беды.

Немало хлопот общественникам доставляет вскрытие недостатков, идущих так

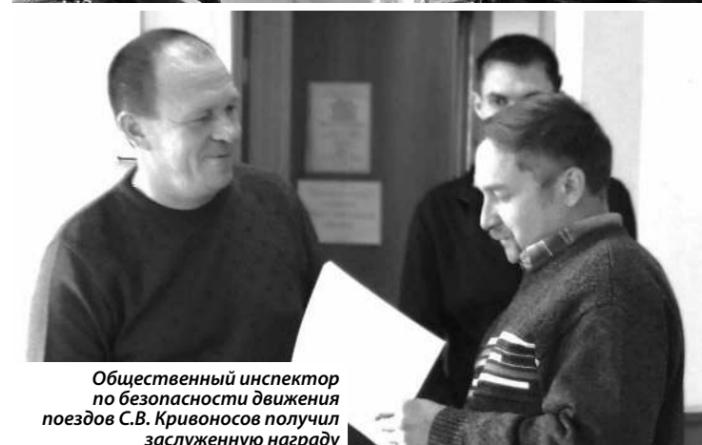
называемым плановым порядком и отдаваемых на ликвидацию дорожному мастеру. Имеются в виду сверхнормативная ширина колеи, перекосы пути, ослабление болтов и другого крепежа, который нужно подтянуть и привести в норму. Особое значение такие нарушения приобретают с наступлением холодов, которые на Севере отличаются особой суровостью. При них усложняется и сам процесс контроля, и усиливается негативное воздействие климата на состояние пути. Зимой важно обращать особое внимание на напрессовку. Круглый год необходимо следить за состоянием стыковых зазоров. Особенно в периоды резкого колебания температур. Зимой требуется предотвращать разрыв рельсов, летом — выброс рельсовой плети.

Секретами мастерства опытный железнодорожник и общественник охотно делится с коллегами, особое внимание обращая на необходимость быть собранным и внимательным при проверках. Если инспектор контролирует состояние пути, он должен знать о недостатках всё и запрограммировать себя на поиск возможной неисправности. Для этого, конечно, нужны опыт, «незамыленный» глаз, знание особенностей строения пути.

Сергей Владимирович — путеец со стажем. В будущем году исполнится тридцать лет, как он пришёл работать на железную дорогу. В его трудовой книжке значится только один перерыв — на службу в рядах Российской армии. Монтер пути в Тында-Чарской дистанции, бригадир пути и дорожный мастер ПЧ-20 — такие этапы трудового пути он прошёл, перед тем как прийти в ПЧ-22. Без отрыва от производства окончил Тындинский техникум железнодорожного транспорта по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство. Техник». В 2014 году получил дополнительное образование в Дальневосточном государственном университете путей сообщения по темам «Предаттестационная подготовка руководителей



Контроль — всему голова.
С.В. Кривоносов за работой



Общественный инспектор по безопасности движения поездов С.В. Кривоносов получил заслуженную награду

и специалистов по промышленной безопасности (грузоподъёмные машины)» и «Современные методы укладки бесстыкового пути».

Другими словами, к 2015 году, когда Сергей Кривоносов получил назначение на должность контролёра состояния железнодорожного пути ПЧ-22 и был там же избран общественным инспектором по безопасности движения поездов, он уже обладал серьёзными теоретическими познаниями и имел большой практический и жизненный опыт. Для контроля ему были поручены ответственные участки: южная горловина станции Тында и объекты инфраструктуры, расположенные на перегоне Тында — Сети, где он сейчас успешно трудится.

— Деятельность общественного инспектора крайне важна. Но этого мало, — сказал на мартовском совещании по подведению итогов объезда начальника дороги Сергея Владимировича. — Для повышения уровня безопасности перевозок необходимо всем структурным подразделениям

территориального управления регулярно проводить разьяснительную работу, участвовать в обучении молодых специалистов и работников предприятий. Каждый должен проникнуться важностью соблюдения культуры безопасности и требований нормативных актов по этим вопросам.

По указанию Н.В. Маклыгина это предложение общественного инспектора по безопасности движения поездов С.В. Кривоносова было занесено в протокол совещания. И, судя по всему, без последствий не осталось. Недавно Сергей Владимирович узнал, что в ноябре в Хабаровске состоится встреча с выпускниками Дальневосточного государственного университета путей сообщения. Ему поручено поучаствовать в ней и поделиться с молодыми специалистами опытом обеспечения безопасности движения поездов.

Геннадий АСТАХОВ

Фото председателя ППО ПЧ-22 Марианы НИКИТИНОЙ

ПАМЯТИ ДОКТОРА

По инициативе узлового совета ветеранов увековечено имя фронтовика, почётного ветерана Дальневосточной железной дороги, в прошлом — главного врача узловой больницы Ружино Ивана Мефодьевича Чуписа.

На территории поликлиники №3, расположенной на станции Ружино (входит в «Частное учреждение здравоохранения «Больница «РЖД-Медицина» города Усурийска»), состоялось торжественное открытие мемориальной доски.

По словам главного врача «Частного учреждения здравоохранения «РЖД-Медицина» города Усурийска» Игоря Завертанного, это дань памяти человеку, внёсшему огромный вклад в развитие отраслевой медицины.

— Вся трудовая жизнь Ивана Чуписа была связана с больницей. И мы будем стараться поддерживать высокую планку, заданную им, — отметил Игорь Анатольевич. — И, конечно, хотелось бы выразить огромную благодарность узловому совету ветеранов, по инициативе которого было решено установить на здании поликлиники мемориальную доску.

На станции Ружино города Лесозаводска прошла вся профессиональная жизнь Ивана Чуписа. Более 40 лет он отдал

узловой больнице. За 32 года руководства многое сделал для её становления, укрепления материально-технической базы и кадрового потенциала.

— Человек умирает дважды. Один раз — физически, а другой — когда о нём перестают помнить. Чтобы этого не случилось, мы, ветераны-железнодорожники, решили увековечить имя этого замечательного врача. Дальневосточная дирекция здравоохранения, руководство магистрали поддержали нашу инициативу, оказав помощь в её реализации, — отметила председатель узлового совета ветеранов Любовь Душина.

Иван Мефодьевич Чупис родился в апреле 1925 года в селе

Лавровка Краснокутского района Саратовской области. В 1943 году был призван в ряды Советской Армии. Окончил первое Куйбышевское военное пехотное училище. В 1945 году старший лейтенант медицинской службы попал на Первый Белорусский фронт, войска которого освобождали Белоруссию, Польшу, принимали решающее участие в битве за Берлин.

В 1947 году Иван Чупис был демобилизован. Молодой фронтовик решил продолжить учёбу, поступив в Саратовский медицинский институт на специальность «Педиатрия». В 1953 году получил диплом и распределение в узловую больницу на

станции Ружино врачом-терапевтом. А год спустя Иван Мефодьевич возглавил её. В 1986 году в связи с реорганизацией был переведён на должность врача-терапевта и, несмотря на пенсионный возраст, продолжал трудиться вплоть до 1994 года. Умер Иван Чупис 24 мая 2007 года.

После реорганизации больницы имеет статус поликлиники. Ружинские медики обслуживают участок протяжённостью 350 км — от станции Звеньевой до станции Халкидон.

Екатерина БЕЛОВА

ВОПРОС ОСТАЁТСЯ ОТКРЫТЫМ

Сколько всё-таки лет БАМу — 45, 48 или 87?

Отмечать бамовские юбилеи в начале лета, принимая за точку отсчёта 8 июля 1974 года — день выхода Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» привыкли и бамовцы и те, кто готовит праздники в Москве, Тынде, в областных и краевых центрах. И никому в голову не приходит идея проведения ревизии даты этого праздника.

С юбилеями на стройке вообще проблемы. Если быть честными, то страницы истории БАМа уходят корнями в далёкое прошлое.

Давайте ещё раз вспомним, с чего всё началось.

Предложения о строительстве в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке второй железной дороги с выходом к Тихому океану начали поступать в плановые органы советской власти в конце 1920 года. Обсуждение вскоре перешло в конструктивное русло. Во внимание принимались не только теоретические соображения о направлении железнодорожных линий, но и технико-экономическое обоснование создания новых предприятий в зоне строительства железных дорог. В двадцатые годы для Сибири признавалось важным не только освоение золотоносных месторождений, но и использование гидроресурсов и полезных ископаемых для создания новых промышленных зон, а потому железнодорожное строительство привязывалось к рациональному использованию природных богатств.

Вескими значились и другие причины. Летом 1929 года в Китае после прихода к власти националистов китайские войска захватили КВЖД и удерживали её полгода. Конфликт показал потенциальную опасность на советско-китайской границе, по которой проходила основная магистраль Транссиба. Учитывая это обстоятельство, в 1930 году Далькрайком ВКП(б) направил в ЦК и Совнарком предложения о строительстве второй Транссибирской дороги. В этом документе впервые упоминается название «Байкало-Амурская магистраль». Начинать дорогу предлагалось от станции Уруша, а конечным пунктом планировали сделать Комсомольск-на-Амуре, который тогда был селом Пермским.

Предложения Далькрайкома прошли все инстанции, и 13 апреля 1932 года появилось первое постановление Совнаркома (№542) «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», утвердившее план строительства БАМа и предложенный Далькрайком маршрут. Наркомату путей сообщения предписывалось обеспечить «немедленный приступ ко всем подготовительным

работам по сооружению БАМа». Стройку согласно постановлению планировалось закончить за три года. Сквозное движение по всей магистрали в режиме рабочей эксплуатации должно было открыться к концу 1935 года.

Но почти в самом начале строительства стало ясно, что его сроки, как и на многих других объектах сталинских пятилеток, слишком оптимистичны, и вовремя закончить магистраль не удастся. Основная проблема была в отсутствии рабочей силы. Имелись значительные трудности с доставкой стройматериалов и оборудования, к концу 1932 года в проекте образовались, как тогда говорилось, «огромные прорывы», финансирование строительства к четвёртому кварталу было почти прекращено, и уже обсуждалось его свёртывание.

В октябре 1932 года, когда стало окончательно ясно, что план вербовки вольных рабочих выполнить не удастся, появляется новое постановление Совета Труда и Оборона СССР №1650/340с «О строительстве Байкало-Амурской магистрали», утверждённое Политбюро ЦК ВКП(б) 23 октября 1932 года. В нём, в частности, говорилось: «В развитие и в дополнение постановления СТО и СНК СССР от 13.IV.1932 №544, 19.IV.1932 №407/139, 25.IV.1932 №612, 3.V.1932 №456, 7.V.1932 №478/162 и 4.VII.1932 №1056 Совет Труда и Оборона постановляет:

Возложить на ОГПУ строительство Байкало-Амурской железной дороги с использованием для этого строительства заключённых исправительно-трудовых лагерей ОГПУ.

Постановление СНК о назначении начальником строительства Байкало-Амурской железной дороги тов. Мрачковского оставить в силе.

1. Предложить НКПС:

а) Обеспечить окончание проекта трассы в пределах ст. Ольдой Уссурийской ж. д. и посёлков Тынды, Дамбуки и Стойба на протяжении ориентировочно 750 км — к 1.V.1933, а полностью проект всей трассы (ориентировочно протяжением 2000 км — к 1.XII.1933).

б) Направление трассы утвердить с прохождением после примыкания у ст. Ольдой Уссурийской ж. д. через посёлок Тынду и по пойме реки Гилюй на расстоянии не более 120-160 км от существующей Уссурийской ж. д. В пределах от посёлка Стойба до озера Эверон направление трассы утвердить по южному варианту с переходом реки Бурей у Усть-Нимана.

в) Утвердить план работ 1933 г. по Байкало-Амурской магистрали, из расчёта на 20 км укладки, 6 млн куб. метров земляных работ и развёртывание подготовительных работ по всей магистрали.

2. Обязать Госплан в плане капитальных работ на 1933 г.

предусмотреть на постройку Байкало-Амурской ж. д. магистрали ориентировочно 200 млн рублей.

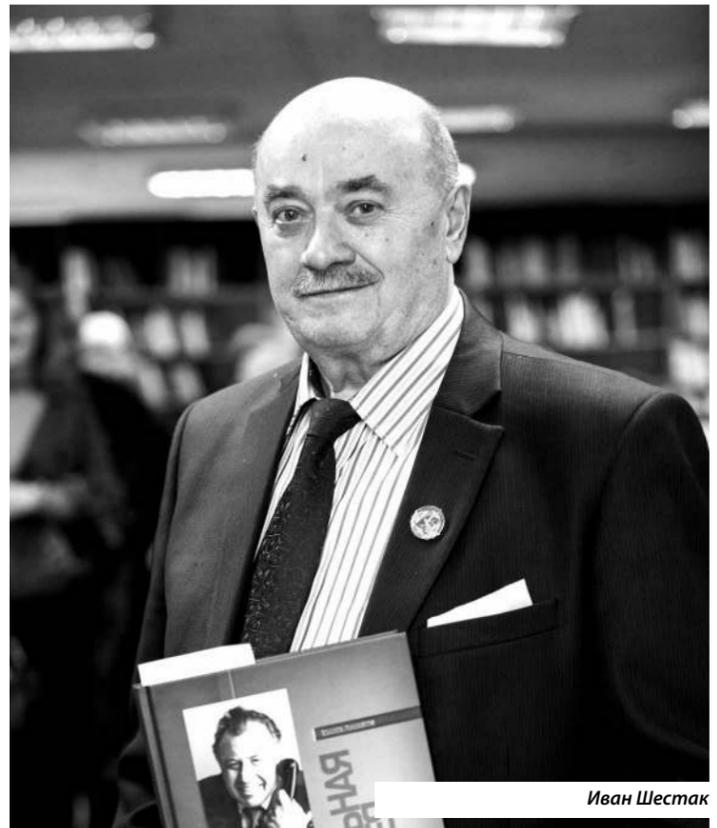
3. Предусмотреть выделение в IV квартале 1932 г. в счёт предусмотренных НСом ассигнований на капитальное строительство сверх ассигнованных 15 млн рублей отпуск 10-20 млн рублей для БАМ для завоза материалов, рабсилы и закупки необходимого оборудования».

Руководство страны понимало, что с привлечением заключённых вопрос о рабочей силе снимается, но как быть с первоначальными планами — завершить строительство дороги в 1935 году? Пришлось менять намеченное. Кроме того, что территория будущей трассы оказалась плохо изученной, возникали и другие проблемы. Чтобы заключённые не бездействовали, решили значительную часть рабочей силы до времени бросить на строительство вторых путей Транссиба. Работы по строительству новой магистрали пока что было решено проводить только на соединительных участках с Транссибом — линиях Бам — Тындинский, Известковая — Ургал.

17 августа 1937 года Сталин и Молотов подписали постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР №1402-317с «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», в котором, в частности, было записано: «приступить к строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от Тайшета до Советской Гавани протяжением пять тысяч километров». Во исполнение постановления Совета Народных Комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) 2 сентября 1937 года Ежов подписал приказ НКВД СССР №00561 «Об организации строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», которым было создано Управление строительства Байкало-Амурской железной магистрали во главе с Н.А. Френкелем.

Разразившаяся в 1941 году Великая Отечественная война спутала планы строительства магистрали: почти все построенные линии БАМа фактически перестали существовать. В 1941 году была демонтирована введённая ещё в 1937-м линия Бам — Тынды, строительство участков Ургал — Комсомольск-на-Амуре, Тайшет — Падун и Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань было законсервировано. Разобрали и линию Известковая — Ургал, введённую в эксплуатацию в 1942 году.

Тем не менее, даже во время войны БАМ оставался для советского руководства приоритетным проектом. Как только ситуация на фронте начала улучшаться, в 1943 году Государственный комитет обороны СССР возобновил в ускоренном режиме строительство



Иван Шестак

линии Комсомольск — Советская Гавань, на тот момент самой важной на случай войны с Японией. При помощи американских поставок железнодорожного оборудования по ленд-лизу в июле 1945 года (за месяц до войны с Японией) линия вступила в строй. Строительство продолжалось и сразу после войны. Возобновились работы на западном участке БАМа, в 1947 году была открыта линия Тайшет — Братск, она была необходима для строительства на Ангаре Братской ГЭС.

В послевоенное время руководство страны было не до БАМа, слишком великими оказались людские и материальные потери Советского Союза. Тем не менее, вопрос второго Транссиба, будораживший верхушку власти и общественность СССР, не сбрасывался с повестки дня. Он существовал с 1932 года. Именно этот год стал переломным в жизни Байкало-Амурской магистрали. Поставленные задачи решались с болью, кровью, потерей жизней тысяч безвинных. Почему мы забываем строителей тех лет и поём славу только первопроходцам семидесятых годов двадцатого столетия? На мой взгляд, каждый юбилей комсомольского БАМа должен начинаться с памяти о тех, кто не по своей воле проводил изыскания и проектирование трассы, рубил просеку, отсыпал земполотно, строил мосты, укладывал стальную колею магистрали.

В комплексе практических мероприятий, осуществлённых в 1952-1958 годах, всё большее место отводилось работам, направленным на полное техническое перевооружение железнодорожного хозяйства. Строительство новых линий отодвинулось на второй план. Однако решить кардинальную задачу глубокого освоения природных ресурсов,

расположенных, в основном, к северу от Транссибирской магистрали — в районах, полностью лишённых надёжного транспортного обеспечения, без прокладки рельсовых путей не представлялось возможным. Конструктивный выход из сложившейся ситуации для Восточной Сибири и Дальнего Востока состоял в строительстве новых железных дорог. В шестидесятые годы снова начались проектно-изыскательские работы как на трассе будущей Байкало-Амурской магистрали, так и на Малом БАМе — линии Бам — Тындинский — Беркаит.

17 ноября 1971 года был подписан приказ №206 Министра транспортного строительства СССР Евгения Кожевникова «Об организации управления строительства «Бамстройпуть», на которое возлагалось выполнение работ по строительству железнодорожной линии Бам — Тынды и базы стройиндустрии на станции Шимановская Забайкальской железной дороги. В названии управления строительства впервые употребляется аббревиатура БАМ, закрытая до того времени, что само по себе многое значило для последующего развития событий. Людей, приехавших в те годы на строительство линии Бам — Тынды, насчитывается в Тынде не один десяток. И, опять же, слава достаётся не им, а бойцам первого Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVII съезда ВЛКСМ и последующих комсомольских отрядов. Как со всем этим разобраться, как соединить воедино несоединимое? А хотелось бы.

(Окончание в следующем номере)

Иван ШЕСТАК,
ветеран БАМа

ПОЙТИ НА ПОПРАВКУ

Санаторий-профилакторий «Горячий ключ», расположенный в живописнейшем уголке Сихотэ-Алиня в десяти километрах от станции Тумнин, планирует сделать профильным в лечении заболеваний костно-мышечной системы.

С этой инициативой выступила Дальневосточная дирекция здравоохранения, проанализировав статистику диагнозов, с которыми обращаются железнодорожники в медучреждения.

— Мы организовали аудит во всех санаториях-профилакториях Дальневосточной железной дороги — «Горячий ключ», «Железнодорожник» и «Надежда». Он проводился по трём направлениям: наличие лицензии на медицинскую деятельность, укомплектованность

кадров и представленные стандарты лечения, — рассказал заместитель начальника Дальневосточной дирекции здравоохранения Александр Быканов. — По нашему мнению, наиболее подходящий санаторий, где можно оздоровить костно-мышечную систему с помощью природных источников, находится в Тумнине. Там необходимо изменить штатное расписание, ввести физиотерапевтов.

Екатерина БЕЛОВА



ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ

Всё для авто — со скидкой



В Хабаровске к Программе лояльности присоединился установочный центр «СЕЗАМ».

Центр «СЕЗАМ» предоставляет членам профсоюза скидку 5% на следующие услуги:

- Ремонт автоэлектрики любой сложности
- Установка охранных комплексов, автозвука, отопителей

- Ремонт блокировок внедорожников
- Замена оптики
- Автосвет
- Компьютерная диагностика и др.

Скидка предоставляется при предъявлении электронного профсоюзного билета.

5%

Установочный центр «СЕЗАМ» находится по адресу: Хабаровск, ул. Индустриальная, 196
Режим работы: с 9-30 до 18-00 без выходных
Контакты: тел. 33-08-98

web-сайт: <http://sezamco.ru/>
instagram: @sezam_khv (https://www.instagram.com/sezam_khv/)
e-mail: sezam.co@mail.ru

Праздничное настроение со скидкой

Магазин пиротехники «Салют» предоставляет членам профсоюза десятипроцентную скидку на праздничные фейерверки.

Магазин пиротехники «Салют» занимается продажей и доставкой петард (в том числе петард «Корсар»), бенгальских свечей, а также организацией свадебных салютов и фейерверков.

Вся продукция лицензирована. Доставка по всему Дальнему Востоку.

Скидка 10% предоставляется при предъявлении электронного профсоюзного билета.

10%

Магазин «Салют» расположен по адресу: Уссурийск, пр. Блюхера, 17
Режим работы: с 10-00 до 18-00 без перерывов и выходных
Тел.: 8-902-526-75-81, 8-914-724-39-59
Страница в Instagram: shelvesalut_ussr

СПОРТИВНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ

Международный Фестиваль спорта и здорового образа жизни «Серебряная осень», приуроченный к 45-летию начала строительства Байкало-Амурской магистрали, прошёл на базе пансионата «Берёзовая роща».

Главными инициаторами и организаторами мероприятия стали ОАО «РЖД», РОСПРОФЖЕЛ, Центральный Совет ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта России и Благотворительный фонд «Почёт».

В спартакиаде участвовала 21 команда. Спортсмены представляли все железные дороги России, Белоруссии, Казахстана, а также Центральный Совет ветеранов и ФПК.

Команда ветеранов-дальневосточников приняла участие в спартакиаде впервые. По положению мероприятия в состав команды должно входить 10 человек. Но по медицинским показаниям два участника не были допущены к соревнованиям. Меньшим составом нужно было успеть посоревноваться во всех дисциплинах:

в волейболе, настольном теннисе, дартсе, шахматах. Также ветераны проходили испытания в формате ГТО: бег 1000 м среди женщин и 2000 м среди мужчин, отжимания, наклоны и плавание.

Дальневосточники показали неплохие результаты. В общекомандном зачёте наша команда заняла 4 место из 77 в дартсе и 5 место из 21 в комплексе ГТО. В личном зачёте в плавании Раиса Чуприянова заняла 3 место из 76, Владимир Затирка — 5 место из 99; в дартсе Вера Садкова заняла 8 место из 77, Ирина Крюкова — 12 место из 77, Валерий Краснокуцкий — 17 место из 116; в шахматах 10 место из 41 занял Михаил Беспалов.

В программе фестиваля были не только спортивные мероприятия, но и мастер-классы,



творческие мастерские, различные секции.

У команды дальневосточников остались незабываемые впечатления о проведённых в «Берёзовой роще» днях, которые пролетели незаметно в большой дружной компании железнодорожников.

Никогда не забудется церемония закрытия и награждения победителей фестиваля, торжественная часть, посвящённая 20-летию Фонда «Почёт».

Людмила ИГНАТЬЕВА,

председатель Совета ветеранов железнодорожного узла Беркамит

ВЫБИРАЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ!

В школе-интернате №30 ОАО «РЖД» стартовал трёхдневный профориентационный Проект PRO «Я выбираю «РЖД». Его участниками стали старшеклассники школ посёлков Постышево, Селихино, Хурмули, Гурское, Большая Картель и школы-интерната №30 ОАО «РЖД».

В первый день школьники посетили с экскурсией новый корпус эксплуатационного локомотивного депо на станции Комсомольск-Сортировочный. Проводил экскурсию исполняющий обязанности начальника технического отдела Павел Грималовский. Он рассказал о внутреннем пространстве многофункционального комплекса, который делится на три зоны. Показал административно-управленческую зону. В зоне организации производственного процесса ребята побывали в помещениях нарядчиков, технических классах, кабинетах машинистов-инструкторов, а в зоне психологического восстановления посетили тренажёрный зал и бассейн.

Вторая половина дня прошла в восстановительном поезде №412 станции Комсомольск-на-Амуре. Ребята посмотрели видеофильмы о работе восстановительных поездов. Начальник восстановительного поезда Андрей Тютин и мастер участка производства Александр Петрунин показали технику, которая используется в работе: бульдозеры «Комацу» д-355, «Четра» Т-11, кран КЖ-971, кран ЕДК-1000/2 и гидравлические путевые домкраты — и подробно объяснили технологии её применения. Специалисты рассказывали о сложных случаях в работе, активно вовлекая ребят в беседу. В ходе экскурсии ученики

задавали интересующие их вопросы и изучали технику.

Второй день проекта прошёл под названием «Один день из жизни студента». Старший преподаватель кафедры «ОП и БТ» ДВГУПС Наталья Кузьмина рассказала о целевом и бюджетном обучении в вузе и ответила на вопросы учащихся. Школьники познакомились со студентами ДВГУПС и провели с ними целый день.

В третий, заключительный день старшеклассники прошли профориентационное тестирование «Билет в будущее», по результатам которого распределены по группам и прошли профессиональные пробы в школьном «Миникванториуме-30».

Марина СЕЛЬКОВА,

социальный педагог школы-интерната №30 ОАО «РЖД» Комсомольск-на-Амуре

ЧЕСТНАЯ БОРЬБА

На базе восстановительного поезда станции Комсомольск-на-Амуре состоялись спортивные соревнования членов профсоюза.

Участники состязались в четырёх видах спорта: настольном теннисе, жиме штанги лёжа, перетягивании каната и гиревом спорте. В соревнованиях приняли участие руководители восстановительного поезда. В парных состязаниях по настольному теннису первое место завоевали Виталий Феоктистов и Евгений Костин, второе — Олег Тан и Андрей Деркач, третье — Александр Энгель и Михаил Ивыгин.

В жиме штанги лёжа первое место занял Павел Жеренков,

второе — Владимир Вдовченко, третье — Вадим Воробьёв.

Лучшим гиревиком стал Вадим Воробьёв, второй результат показал Владимир Вдовченко, третий — Евгений Усенко.

После трёх спортивных дисциплин коллектив вышел на улицу для проведения завершающего этапа состязаний — перетягивания каната. Участники разделились на три команды по пять человек.

В честной борьбе первое место завоевала команда стропальщиков, второе место заняла команда ИТР, а почётное



третье место досталось команде крановщиков.

Для всех участников соревнований были приобретены футболки с логотипом РОСПРОФЖЕЛ на груди и лозунгом на спине: «Мы там, где сложно». От профсоюза победителям и участникам соревнований были вручены кубки, медали, грамоты и ценные подарки.

Евгений КОСТИН,

председатель ППО ВП-412