



В ЧЕСТЬ ЮБИЛЕЯ ЛЕГЕНДАРНОЙ МАГИСТРАЛИ



В Хабаровске 25 мая состоялся ежегодный велопробег, организованный ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД. Мероприятие объединило 270 членов профсоюза и членов их семей.

На привокзальной площади Хабаровска прошло торжественное открытие мероприятия, посвящённого 50-летию БАМа. Перед заездом участники велопробега поприветствовали начальника Дальневосточной железной дороги Евгений Вейде и председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Александр Наговицин.

— В этом году мы проводим ряд спортивных мероприятий, приуроченных к 50-летию с начала строительства Байкало-Амурской магистрали, — обратился к участникам Евгений Вейде. — Буквально на днях завершился Кубок начальника Дальневосточной железной дороги по хоккею с шайбой. Символично, что победу взяла команда из Тынды — столицы БАМа. А этим утром стартует велопробег, который также посвящён знаменательной дате. Думаю, сегодня каждый из вас получит огромное удовольствие от того, что вы будете вместе, рядом идти к общей цели. Очень важно, особенно в нынешнее время, быть единой командой и добиваться хороших результатов, в том числе и в спорте, который закаляет, объединяет и дисциплинирует.

— Рад вас приветствовать на нашем традиционном, уже двенадцатом по счёту, велопробеге, — обратился к железнодорожникам с напутственными словами Александр Наговицин. — У нашего сегодняшнего мероприятия нет соревновательного принципа, поэтому никто никуда не торопится,

главное — всем благополучно добраться до финиша.

Все велосипедисты были экипированы профсоюзными брендированными футболками с эмблемами в честь отмечаемого в этом году юбилея легендарной Байкало-Амурской магистрали.

После торжественного старта велосипедисты отправились по маршруту от железнодорожного вокзала. Сопровождали колонну и следили за безопасностью автолюбители клуба «Авторетро», а также marshals клуба любителей велосипедного спорта Хабаровска.

Маршрут длиной 20 км был проложен от железнодорожного вокзала через Воронежское шоссе до санатория-профилактория «Железнодорожник». Велосипедисты успешно преодолели это расстояние и добрались до конечной точки.

— В велопробеге участвую впервые, и впечатления у меня только самые положительные, — рассказала специалист по охране труда Хабаровского центра организации работы железнодорожных станций Надежда Неволлина. — Здорово, весело, интересно, когда все двигаются в одном направлении, в одном темпе. Старалась держаться в первых рядах. По дороге, правда, у меня цепь слетела. Пока я её собрала, немного отстала, но потом всё нагнала и приехала в «Железнодорожник» в первой трети участников. Только в самом конце, когда к Воронежу

подъезжали, горки дались не просто. Но мы это сделали!

Не смог пропустить велопробег и Юрий Телюков, которому в этом году исполнилось 82 года. Для него велопробег в честь юбилея БАМа стал вторым.

— Мой прадед 116 лет прожил, в свои годы я пацан против него, — с улыбкой отметил Юрий Иванович. — Поэтому буду стараться и дальше участвовать в велопробегах ежегодно. А сегодня я здесь с семьёй дочери — Татьяны Шухаревой. Она работает на базе материально-технического снабжения №29. Я по традиции ушёл далеко вперёд от дочки, внучки и зятя. Встретились уже только после финиша. А так трасса мне далась легко. Завершил велопробег в первой группе. Усталости не чувствую. Потому что живу в частном доме в Корфовском, работаю на участке и часто езжу по делам на своём велосипеде: то в магазин, то к товарищам, то за саженцами за 14 километров. Настроение сейчас отличное. А как иначе? Общая атмосфера у велопробега такая — приподнятости, сплочённости, праздничности, любви к жизни, коллективизма такого оптимистичного и жизнеутверждающего.

А вот ремонтник Хабаровской дистанции инженерных сооружений Евгений Тувыкин прошёл маршрутом до «Железнодорожника» при поддержке не только жены и сына, которому, кстати, в этот день исполнилось 8 лет, но и любимой собаки. Весь путь

она с удовольствием провела, как верный штурман, в велосипедной корзинке.

— Она у нас к велосипедным прогулкам привычная, с раннего возраста с нами катается, — поделился Евгений. — На такое дальнейшее расстояние, как сегодня, она ещё не ездил, но дорогу перенесла отлично.

Новичком велопробега стал и главный инженер Дирекции аварийно-восстановительных средств Алексей Алексеев.

— Недавно приобрёл велосипед и решил опробовать его в деле. И впечатления, скажу я вам, получил шикарные. Хотя дорога, честно говоря, показалась мне нелёгкой. Особенно сложно было на подъёмах. Но, несмотря ни на что, удавалось ехать ближе к началу колонны. Буду тренироваться и в следующем году обязательно поеду ещё раз.

Праздничный велопробег продолжился экологической акцией. Облагораживание территории санатория-профилактория проводится участниками велопробега не в первый раз. Профсоюзные активисты снова поддержали добрую традицию, высадив саженцы декоративных кустарников.

Для участников велопробега была подготовлена развлекательная программа, увлекательные конкурсы с призами, вкусный обед: плов, свежая выпечка и морс.

Информцентр ДОРПРОФЖЕЛ

| В НОМЕРЕ |

Волонтёр по призванию

Составитель поездов станции Владивосток Юрий Резбаев год назад начал активно заниматься общественной работой. А теперь он уже главный руководитель штаба волонтеров ДВЖД, объединяющего более трёх тысяч человек.

Стр. 2

Качественная подготовка

Представители профсоюза приняли участие в дорожном комиссионном осмотре объектов инфраструктуры Сахалинского территориального управления ДВЖД, проходившем с 13 по 16 мая.

Стр. 3

Большие изменения

Техническим инспектором труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД проведён профсоюзный контроль состояния охраны труда в восстановительном поезде станции Февральск.

Стр. 4

ВОЛОНТЁР ПО ПРИЗВАНИЮ

Составитель поездов станции Владивосток Юрий Резбаев год назад начал активно заниматься общественной работой. А теперь он уже главный руководитель штаба волонтеров ДВЖД, объединяющего более трёх тысяч человек.

Основная мотивация не жалеть времени и сил на добрые дела поначалу была лишена какого-либо философского содержания. Юрию просто хотелось «разбавить» быт и напряжённый график работы на припортовой станции участием в интересных проектах, выходящих за рамки железной дороги. А потом, когда общественная жизнь завертелась, как калейдоскоп, возникла реальная цель: постараться в меру сил и возможностей сделать мир лучше и увлечь своим примером других.

— Конечно, проще сидеть на диване и рассуждать о высоких материях. Но, поверьте, каждый из нас может найти пару часов в неделю, чтобы помочь кому-то. Теперь я это точно знаю, — улыбаясь, говорит Юрий. — Да, это не просто. Первая акция, например, сразу же потребовала от меня и моих коллег-железнодорожников актёрского перевоплощения. Мы в роли аниматоров в океанариуме на острове Русский старались донести до гостей важную истину о вреде загрязнения морских побережий. Так, незаметно, в череде разных проектов, пролетел год, а вместе с ним 66 добрых дел, в которых мы приняли участие.

По словам Юрия Резбаева, общественная работа практически всегда требует эмоционального включения. Прошлогодний августовский паводок, например,

в котором пострадали семьи железнодорожников в Приморье, стал серьёзным испытанием для волонтеров.

— Это была реальная помощь людям. И не только физическая, когда, отработав смену, мы ехали в Уссурийск, чтобы самосвалами вывозить мусор из затопленных домов, раздавать «гуманитарку», — продолжает он. — Мы видели, насколько люди пали духом, потеряв кров. Поэтому старались бодрить их, постоянно разговаривать по душам, заставляя поверить в то, что они не одиноки в своей беде. Все наши ребята проявили лучшие свои качества в эти непростые дни.

О том, что попал в списки награждённых, а благодарность будет вручать лично глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров, Юрий Резбаев узнал на слёте экологов в Челябинске.

— Первая мысль возникла про работу на станции: что я там мог такого героического сделать? — улыбается он. — А вторая: как успеть вернуться во Владивосток и купить пиджак. В итоге переволновался, когда нас с коллегами-волонтерами награждали. Не привык к всеобщему вниманию.

Потом к железнодорожным проектам, в которых участвовал Юрий Резбаев, прибавились городские.

— Я начал сотрудничать с волонтерами Владивостока,

чтобы расширить кругозор, получить больше возможностей для знакомства, общения с единомышленниками, — говорит Юрий. — Много приобрёл на этом этапе. Например, научился понимать «особенных» людей. Это были совместные поездки на базу отдыха с инвалидами по слуху, зрению, колясочниками. А ещё — с необыкновенными детьми, которых называют «дети солнца». Ребята с синдромом Дауна всегда чисты душой, открыты людям, улыбки. Общение с ними несёт огромную радость. Моё мировоззрение эти встречи в корне изменили. Теперь в любом месте, где бы я ни оказался, всегда предложу «особенному» человеку помощь. Эти люди, поверьте, очень нуждаются в ней, в нашем внимании и заботе.

Волонтерская жизнь сподвигла Юрия Резбаева учиться.

— Я постоянно прохожу онлайн-обучение по самым разным направлениям: командообразование, экодвижение, оказание первой медицинской помощи и т.д. В моей копилке почти 30 курсов. А недавно окончил углублённый курс, посвящённый навыкам общения с детьми-инвалидами. Мне интересно в этом направлении развиваться. Тем более сейчас, когда приходится курировать волонтеров в разных регионах ДВЖД. Для этого требуются знания, постоянный креатив, умение находить контакт с любым человеком, — продолжает он.

Один из социальных проектов, который в настоящий момент стараются реализовать



Юрий Резбаев считает, что каждый может сделать этот мир лучше

Юрий и его единомышленники, называется «Паровозик добра».

— Мы планируем выиграть грант в конкурсе «Проводники хороших дел». Суть проекта — приобрести для детского сада №248 ОАО «РЖД» модульный паровоз для уличных игр. А на него нанести штрих-код, через который с помощью телефона можно выйти на видеоролики, рассказывающие о правилах безопасности на железной дороге. Родители могут показать ребёнку видеофильм, акцентируя внимание на рисках.

Юрий Резбаев на железной дороге трудится более 10 лет.

— Родился в посёлке Ванино Хабаровского края. После школы поступил в политехнический университет, но учёба не задалась. Служить попал в артиллерию. Год прошёл в

уникальном месте на острове Итуруп: чистой природой, океан, — говорит Юрий. — А когда демобилизовался, устроился на станцию Ванино регулятором скорости поездов, составителем поездов. Сейчас тружусь на станции Владивосток, планирую получить высшее образование. Параллельно являюсь общественным инспектором по безопасности движения поездов.

Семья поддерживает Юрия во всех начинаниях, в том числе и в активной волонтерской работе. И в его самой большой мечте — как можно больше единомышленников привлечь в команду активистов.

— Всё-таки мир лучше и добрее можно сделать только сообща, — уверен он.

Екатерина БЕЛОВА



ОБРАЩЕНИЕ

к работникам Дальневосточной железной дороги — членам профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей

Уважаемые коллеги!

Дорожная территориальная организация Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге обращается к вам с призывом не оставаться безучастными к обеспечению безопасности движения поездов, соблюдению требований охраны труда, трудовой и производственной дисциплины, состояние которых, к сожалению, на данный момент остаётся на недостаточном уровне.

За период 2022-2023 годов на Дальневосточной железной дороге произошло 5 случаев производственного травматизма, в том числе со смертельным

исходом, когда у пострадавших официально установлены различные степени алкогольного опьянения.

В этом году допущено два случая травмирования, в том числе со смертельным исходом, с работниками, находящимися в состоянии алкогольного опьянения.

15 февраля 2024 года на железнодорожной станции Дипкун в турном вагоне ХДВ в результате токсического действия окиси углерода («угарный газ») от работы генератора бензинового получили отравление работники Комсомольской дистанции пути (ПЧ-16). У машиниста ЖДСМ выявили наличие алкогольного опьянения. Случай со смертельным исходом,

произошедший с работником Уссурийского территориального участка Дальневосточной дирекции по тепловодоснабжению в результате падения с высоты, также выявил у пострадавшего наличие этилового спирта более 4,6 промилле.

15 мая 2024 года допущено несанкционированное движение железнодорожного состава со станции Улак до станции Верхнейейск. Машинист теплового вагона находился в состоянии алкогольного опьянения. По счастливой случайности удалось избежать жертв, разрушений подвижного состава и инфраструктуры.

Безопасное функционирование железнодорожного транспорта обеспечивается в тех

случаях, когда все требования ПТЭ и инструкций строго соблюдаются каждым работником в течение всего периода эксплуатации железнодорожных устройств и железнодорожного подвижного состава во всех звеньях перевозочного процесса.

Обращаемся ко всем работникам локомотивных бригад, дежурным по железнодорожным станциям, составителям поездов, дорожным мастерам и другим работникам, участвующим в перевозочном процессе: только при выполнении всех требований инструкций и регламентов, при соблюдении технологии, производственной дисциплины будет обеспечена

безопасность движения поездов и труда работников!

Уважаемые коллеги, в этот год, объявленный РОСПРОФЖЕЛ Годом общественного контроля и культуры безопасности на производстве, профсоюз призывает каждого из вас проявить осознанность и нетерпимость к нарушениям трудовой дисциплины, правил и норм охраны труда, безопасности движения поездов.

Не будем забывать, что высокая производительность и безаварийность эксплуатационной работы Дальневосточной железной дороги и благополучие всего коллектива магистрали зависит от каждого из нас!

С уважением,

председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД А.Г. НАГОВИЦИН

КАЧЕСТВЕННАЯ ПОДГОТОВКА

Представители профсоюза приняли участие в дорожном комиссионном осмотре объектов инфраструктуры Сахалинского территориального управления ДВЖД, проходившем с 13 по 16 мая.

Заместитель председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД — главный технический инспектор труда Владимир Кульков и руководитель Сахалинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ Марина Деревцова основное внимание уделяли санитарно-бытовым условиям, обеспечению работников специальной одеждой и другими СИЗ, средствами малой механизации и инструментом, а также оснащению комнат отдыха локомотивных бригад.

Необходимо поблагодарить весь трудовой коллектив Сахалинского региона, в том числе руководителей подразделений, за качественную подготовку к комиссионному осмотру региона. Особо хочется отметить заместителя начальника Восточной дирекции по эксплуатации путевых машин Максима Владимировича Коренева за проведённую работу по улучшению

условий труда и санитарно-бытового обеспечения производственных участков на станциях Новоалександровка и Холмск.

За качественную подготовку и содержание рабочих мест хочется отметить Сахалинский центр организации работы железнодорожных станций и Сахалинскую дистанцию инфраструктуры. Конечно, есть замечания, требующие устранения, но положительных моментов всё-таки значительно больше.

По итогам комиссионного осмотра представителями профсоюза был подготовлен ряд предложений для включения в перечень мероприятий по устранению выявленных замечаний по результатам комиссионной проверки объектов. Они касаются решения проблем с освещением рабочих мест, необходимости обновить мебель и произвести ремонт в

помещениях табельных, оснастить комнаты приёма пищи бытовой техникой, обеспечить работников водоснабжением и доставкой питьевой воды, оборудовать санузлы и помещения для сушки спецодежды и спецобуви и т.д.

Выявленные недостатки и отступления от норм содержания объектов и технических устройств будут устранены в установленные сроки, приняты необходимые меры по их недопущению в дальнейшем.

Причастным руководителям предприятий даны поручения устранить выявленные профсоюзной комиссией замечания.

В целом комиссионный осмотр показал, что коллективы региона способны выполнять все производственные задачи, которые ставятся руководством как региональных дирекций, так и железной дороги.

Владимир КУЛЬКОВ,
заместитель председателя
ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД — главный
технический инспектор труда



| ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОРРЕСПОНДЕНТ |

ПОБЕДА В НЕСКОЛЬКИХ НОМИНАЦИЯХ

28 мая Дальневосточный территориальный центр фирменного транспортного обслуживания (ДТЦФТО) был награждён за призовые места краевого этапа Всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности» по итогам 2023 года.

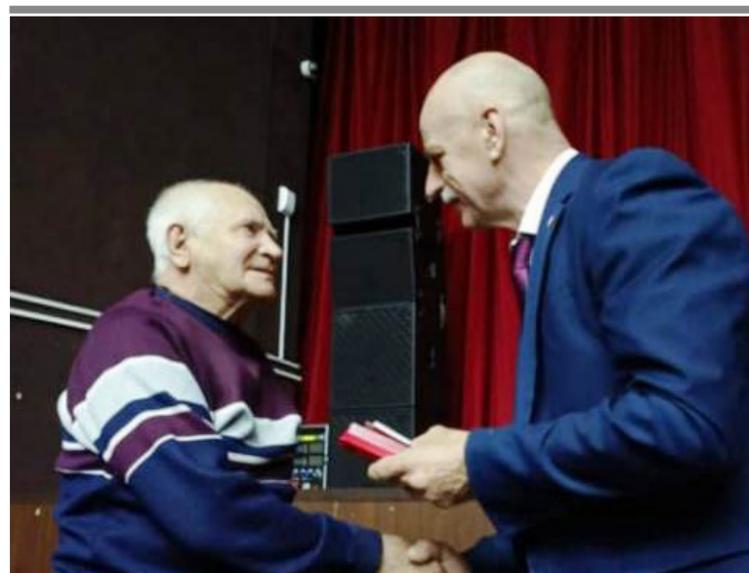
Дипломы за победы в пяти номинациях вручил губернатор Хабаровского края Дмитрий Демешин вручил начальнику ДТЦФТО Алексею Ромашину.

Центр был награждён за первое место в номинациях «За развитие кадрового потенциала в организациях производственной сферы» и «За поддержку работников — многодетных родителей и их детей в организациях производственной сферы», за второе место в номинациях «За развитие социального партнёрства в организациях производственной сферы» и «За

лучшие условия труда работникам с семейными обязанностями в организациях производственной сферы» и за третье место в номинации «За формирование здорового образа жизни в организациях производственной сферы».

Кроме того, ДТЦФТО номинирован на участие в российском этапе конкурса в номинации «За развитие кадрового потенциала в организациях производственной сферы».

Елена ИВАНОВА,
председатель ППО ДТЦФТО



БАМ — ЭТО СУДЬБА

В соответствии с постановлением председателя РОСПРОФЖЕЛ в Доме культуры железнодорожников станции Новый Ургал профсоюзные лидеры предприятий Ургальского узла организовали торжественное вручение юбилейных знаков «50 лет Байкало-Амурской магистрали» первостроителям, ветеранам и работникам БАМа.

Награды вручил руководитель Комсомольского филиала ДОРПРОФЖЕЛ Валерий Чупахин. Для каждого награждаемого нашлось у Валерия Ивановича доброе слово, пожелание, благодарность.

Ветераны-бамовцы не скрывали слёз радости, то и дело проступавших на их глазах во

время праздника. А на чаепитии, устроенном для них после торжественной церемонии, без устали вспоминали те незабываемые годы своей молодости, когда подвиг не был для них чем-то особенным. Это была их жизнь, их судьба, их правда!

Ларуса КИРИЛИНА,
председатель ППО ТЧЭ-13

СДАЙ КРОВЬ, СПАСИ ЖИЗНЬ!

Более 80 сахалинских железнодорожников при поддержке Сахалинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД приняли участие в акции «День донора».

23 мая в Южно-Сахалинске на базе Дома культуры железнодорожников прошла выездная акция «День донора». Сдать кровь пришли более 80 работников островной магистрали со всех железнодорожных предприятий региона. В итоге банк крови областной станции переливания крови пополнился на 36 литров крови.

Напомним, что в мае 2022 года по итогам первого мероприятия железнодорожники предложили

сделать акцию традиционной. В четвёртый раз работники железной дороги принимают участие в «Дне донора». Количество единомышленников ежегодно растёт.

Спасибо всем, кто принял участие в мероприятии! Сдавая кровь, вы спасаете чью-то жизнь!

Марина ДЕРЕВЦОВА,
руководитель Сахалинского филиала
ДОРПРОФЖЕЛ



ДАЛИ ЖИЗНЬ КЕДРУ

Коллектив Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки снова принял участие в ежегодной экологической акции «День кедра», направленной на озеленение столицы Дальнего Востока. Вместе со своими семьями железнодорожники высадили на острове Русском саженцы кедров.

— Мы не первый год подряд приобщаемся к общественной жизни нашего родного Владивостока. Очень хочется видеть город зелёным, — говорит председатель ППО дистанции Татьяна Гриченко. — Мы работали сплочённой командой. И в первых рядах наша коллега Елена Паска — инициатор всех экологических проектов, организованных на нашем предприятии. К тому же это доброе дело — хороший повод показать пример нашим детям. Они, кстати, большие молодцы — во всём помогали нам. Это и семилетний Матвей Паска, и пятилетний Алексей Моляренко.

День хоть и был холодным и сырым, но все участники получили колоссальное удовольствие от процесса. Каждый старался вложить душу, чтобы саженец прижился и окреп.

Напомним, не так давно полуостров Муравьёва-Амурского, где раскинулся Владивосток, был покрыт кедрово-широколиственными лесами. Задача проекта «День кедра», который проходит двенадцатый год, — восстановить ценные леса. Помощь каждого человека в этом добром деле неопределима.

Екатерина БЕЛОВА



ОБУЧЕНИЕ ВО ВРЕМЯ ПРОВЕРКИ

Технический инспектор труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД провёл профсоюзный контроль состояния охраны труда в Февральской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

В настоящее время действующий специалист по охране труда дистанции Ольга Тетерина в связи с переездом готовит себе замену. С целью обучения в процесс проведения проверки был вовлечён будущий специалист по охране труда Татьяна Рыжова. Мы всегда уделяем внимание новым специалистам по охране труда. Такое обучение очень полезно для будущей трудовой деятельности и взаимодействия.

Необходимо отметить, что усилиями действующего специалиста Ольги Тетериной в дистанции сформированы принципы успешной работы в области охраны труда,

выполнения задач системы управления охраной труда в компании ОАО «РЖД», направленных на обеспечение условий труда и профилактики травматизма. Об этом свидетельствует не только положительный результат проведенного профсоюзного контроля, но и наличие дипломов за призовые места в конкурсах на звание лучшего специалиста по охране труда. В 2023 году Ольга Тетерина заняла первое место в конкурсе Центральной дирекции инфраструктуры, дважды награждалась почетными грамотами начальника Дальневосточной дирекции инфраструктуры.

ВНИМАНИЕ ОТДЫХУ МАШИНИСТОВ

Технический инспектор труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД во время посещения станции Тунгала провёл проверку обеспечения местами для отдыха работников локомотивных бригад, работающих с ПМС.

В ходе проверки установлено, что в состав хозяйственного поезда ПМС-288 Новый Ургал включён модуль сопровождения №094, предназначенный для отдыха локомотивных бригад.

Работники локомотивной бригады ТЧЭ Новый Ургал машинист тепловоза А.И. Мельник и помощник машиниста А.Н. Ещенко рассказали, что в ПМС созданы хорошие условия для отдыха. Жалобы и предложения от них не поступили.

БЕСЕДА С МАШИНИСТАМИ

В Тындинском учебном центре технический инспектор труда провёл профилактическую беседу с будущими машинистами эксплуатационного локомотивного депо Тынды, которые проходят курс переподготовки с помощника на машиниста.

Работники получили информацию об основных направлениях деятельности профсоюза, работе технической и правовой инспекции труда. Технический инспектор труда провёл анализ травматизма работников Дальневосточной железной дороги за 2024 год, а также озвучил положительные моменты работы инспекции труда и профсоюза в целом.

ПРИВЕЛИ В СООТВЕТСТВИЕ

По требованию технического инспектора труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД оснащение дома отдыха локомотивных бригад на станции Тунгала эксплуатационного локомотивного депо Тынды привели в соответствие с требованием норматива компании ОАО «РЖД».

Большая часть нарушений уже устранена. Комната приёма пищи дооснащена кухонной и столовой посудой, при входе в спальный корпус вывешена табличка, предупреждающая о соблюдении тишины, на

видном месте размещены утверждённые правила внутреннего распорядка, в коридоре установлены часы, рабочее место дежурного по дому отдыха обеспечено выпиской из расписания движения поездов.

ОБСУДИЛИ ВЫЯВЛЕННЫЕ НАРУШЕНИЯ

В целях контроля над соблюдением требований охраны и условий труда, профилактики травматизма технический инспектор труда профсоюза посетил Владивостокскую дистанцию энергообеспечения.

В ходе посещения прошла встреча с руководством дистанции, во время которой обсуждались выявленные нарушения в технологическом процессе обслуживания ТП, безопасность выполнения работ на территории тяговой подстанции.

Повторно доведена до слушателей информация о допущенных в 2023 году на Дальневосточной магистрали несчастных случаях на производстве.

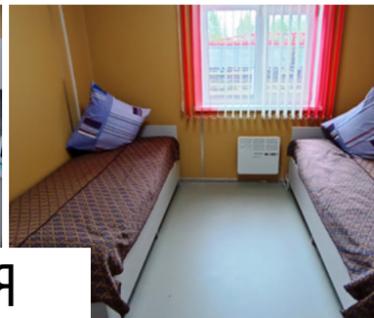
ПРОФСОЮЗ НАПОМНИЛ О ВАЖНОМ

В целях профилактики производственного травматизма технический инспектор труда Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД провёл беседу с монтажниками пути 8 линейного участка Владивостокской дистанции пути по станции Первая Речка.

Проведена разъяснительная работа с работниками о выполнении требований охраны труда в период предстоящей работы.

Повторно доведена до участников встречи информация о допущенных на Дальневосточной железной дороге в 2022-2023 годах несчастных случаях на производстве и об их последствиях.

Андрей РОССОМАХИН,
технический инспектор труда Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ



БОЛЬШИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Техническим инспектором труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД проведён профсоюзный контроль состояния охраны труда в восстановительном поезде станции Февральск.

По программе «Дальневосточная железная дорога – полигон опережающего развития» на территории поезда построено новое современное административно-бытовое здание и гараж для автомобильной

техники. Новый комплекс включает в себя оборудованные санитарно-бытовые помещения: комнату отдыха, приёма пищи, санузел, душевую, гардеробную, помещение

для сушки СИЗ, технический класс, кабинеты.

В настоящее время осуществляется процесс подключения к техническим коммуникациям.

По результатам проверки выявлен ряд нарушений, начальнику восстановительного поезда выдано представление об их устранении.

ДОСТОЙНЫЙ УРОВЕНЬ

Технический инспектор труда провёл профсоюзный контроль состояния охраны труда работников железнодорожного вокзала станции Тынды Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов.

Результат проверки показал достойный уровень осуществления основных направлений политики в области охраны труда компании «РЖД». Проводимая работа под руководством начальника вокзала Юлии Манжуры и главного инженера вокзала Вадима Баткова обеспечивает постоянное совершенствование системы управления охраной труда в подразделении.

Технический инспектор труда профсоюза проверил проведение инструктажа по охране труда на рабочих местах, организацию работы системы КСОТ-П, обеспечение работников спецодеждой, спецобувью, состояние производственных и санитарно-бытовых помещений. Нарушений не выявлено.

Ранее начальнику Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов было

вручено представление об устранении нарушения, связанного с отсутствием системы сушки для спецодежды и обуви. На основании ответа главного инженера региональной дирекции установка сушильного шкафа для сушки спецодежды и обуви для работников вокзала Тынды включена в проектную группу «Создание передовых условий труда» дорожной карты реализации программы «Дальневосточная дорога — полигон опережающего развития» с исполнением в 2024 году.

Мы надеемся, что в скором времени система сушки появится на вокзале станции Тынды.

ПРОВЕРКА ВАГОНОВ

При посещении станции Тунгала технический инспектор труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД проверил состояние вагонов рабочих поездов, предназначенных для доставки работников к месту работ и обратно.

Проверены вагон №37654241 рабочего поезда сообщением Тунгала — Верхнезейск и вагон №37654266 рабочего поезда сообщением Верхнезейск — Февральск. От работников и проводников пассажирских вагонов жалоб не поступало. Все ранее имеющиеся проблемы с освещением и системой отопления устранены.

В настоящее время в вагоне №37654266 выявлена неисправность электрической системы нагрева кипятильника. Начальнику эксплуатационного вагонного депо Тынды, балансодержателю вагонов

выдано представление об устранении нарушения.

В вагонном депо пристально следит за состоянием всех вагонов рабочих поездов бригадир Снежана Гуцул. Продолжительное время технический инспектор труда осуществляет взаимодействие с представителем вагонного депо. Таким образом, мы всегда информированы о местах передвижения вагонов в регионе и существующих организационных мероприятиях по их содержанию в надлежащем состоянии.



Вадим ВАЛИЕВ,
технический инспектор труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ

ИТОГИ РАБОТЫ ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНСПЕКЦИИ ТРУДА

Техническая инспекция труда ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД подвела итоги своей работы за 5 месяцев 2024 года.

За отчётный период проведено 116 проверок состояния условий и охраны труда, руководителям структурных подразделений выдано 116 представлений об устранении выявленных нарушений, 105 требований о приостановке механизмов, оборудования, в том числе в 33 случаях приостановлено выполнение работ, в 13 случаях — эксплуатация производственных участков, в 58 случаях — эксплуатация различного вида механизмов и производственного оборудования.

Выявлено более 1100 нарушений. Основные из них — это нарушения пожарной

безопасности (14%), электробезопасности (12%), нарушения в проведении инструктажей по охране труда и в обеспечении спецодеждой работников (9%), нарушения содержания маршрутов служебных проходов и состояния систем жизнеобеспечения локомотивов, транспортных средств для перевозки работников (модули сопровождения, вагоны, автотранспорт) (7%).

В рамках проверочной работы техническими инспекторами труда проведено 288 профилактических бесед с работниками производственных подразделений на рабочих местах.

Рассмотрено 48 жалоб и обращений работников. В различных источниках средств массовой информации РОСПРОФЖЕЛ и ДОРПРОФЖЕЛ (газеты, социальные сети) размещена 181 публикация о работе технической инспекции труда.

В рамках проведения весеннего осмотра готовности объектов инфраструктуры территориальных управлений Дальневосточной железной дороги технической инспекцией труда даны предложения для рассмотрения и принятия мер по улучшению условий труда работников дороги.

Владимир КУЛЬКОВ,
заместитель председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД — главный технический инспектор труда

В КОМАНДИРОВКУ НЕ ОТПРАВЯТ

ВОПРОС:

Я работаю дежурным по железнодорожной станции, имею несовершеннолетнего ребёнка 6 лет, мой супруг второй год находится в зоне СВО. Имеет ли право работодатель направить меня в служебную командировку, ведь мне не с кем оставить ребёнка?

ОТВЕТ:

Нет, не имеет.
Гарантии, предусмотренные частью 2 статьи 259 Трудового кодекса РФ о запрещении направления в служебные командировки некоторых категорий работников, предоставляются также работникам:
- имеющим детей-инвалидов,
- работникам, осуществляющим уход за больными членами их семей в соответствии с медицинским заключением, выданным в порядке, установленном федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации,
- матерям и отцам, воспитывающим без супруга (супруги) детей в возрасте до 14 лет,
- опекунам детей указанного возраста,
- родителю, имеющему ребёнка в возрасте до 14 лет, в случае, если другой родитель работает вахтовым методом, призван на военную

службу по мобилизации или проходит военную службу по контракту, заключённому в соответствии с пунктом 7 статьи 38 Федерального закона от 28 марта 1998 года №53-ФЗ «О воинской обязанности и военной службе», либо заключил контракт о добровольном содействии в выполнении задач, возложенных на Вооружённые Силы Российской Федерации или войска национальной гвардии Российской Федерации, а также работникам, имеющим трёх и более детей в возрасте до 18 лет, до достижения младшим из детей возраста 14 лет (в ред. Федеральных законов от 19.11.2021 №372-ФЗ, от 07.10.2022 №376-ФЗ, от 25.12.2023 №642-ФЗ).

Вам необходимо проинформировать работодателя о своих правах: предоставить свидетельство о рождении ребёнка, свидетельство о браке, справку с места службы супруга.

ЧТО ВХОДИТ В ТРУДОВОЙ СТАЖ?

ВОПРОС:

Работник 42 лет из другого региона трудоустроился к нам на предприятие. При заключении трудового договора он предъявил несколько гражданско-правовых договоров, подтверждающих, что ранее он работал в южных районах Дальнего Востока более двух лет. Вправе ли работник требовать включить в стаж для начисления ДВ надбавки время работы по гражданско-правовым договорам?

ОТВЕТ:

Выплата процентной надбавки за работу в южных районах Дальнего Востока производится только лицам, работающим по трудовым договорам на предприятиях, расположенных в данных районах. В статье 11 Трудового кодекса РФ прямо указано, что трудовое законодательство не распространяется

на лиц, работающих на основании договоров гражданско-правового характера, их труд регулируется гражданским законодательством.

Следовательно, периоды работы по гражданско-правовому договору не подлежат включению в трудовой стаж, в частности, для начисления надбавок за работу в южных районах Дальнего Востока.

Инна СЁМИНА,

правовой инспектор труда Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ

ДНИ БЕЗ СОХРАНЕНИЯ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ

ВОПРОС:

Как рассчитать время в пути, на которое нужно предоставить работнику, работающему в местности, приравненной к районам Крайнего Севера, дополнительные дни отдыха без сохранения заработной платы, необходимые для проезда к месту использования отпуска и обратно?

ОТВЕТ:

Работодатель не обязан рассчитывать время в пути для определения количества дней отпуска без сохранения заработной платы.

Обязанность работодателя — проследить общую продолжительность предоставляемых отпусков, чтобы не допустить превышений по предоставлению таковых, установленных трудовым законодательством.

Работник самостоятельно определяет необходимое количество дней отпуска без сохранения заработной платы, необходимых ему для проезда к месту использования отпуска и обратно с учётом вида транспорта, который будет использоваться.

Елена КОНФЕДЕРАТОВА,

правовой инспектор труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ

ПОЯСНЕНИЕ ВМЕСТО ОБЪЯСНЕНИЯ

ВОПРОС:

Часть 1 статьи 193 и часть 2 статьи 247 ТК РФ указывают на обязанность работодателя затребовать от работника письменное объяснение. Будет ли порядок привлечения к дисциплинарной или материальной ответственности считаться соблюденным, если работник вместо объяснения написал пояснение?

ОТВЕТ:

Да, будет. Трудовое законодательство не содержит понятий «объяснение» и «пояснение». Поэтому не имеет значения, как работник назвал объяснение: объяснение, пояснение, объяснительная записка или пояснительная записка, либо

вообще оставил документ без названия. Важно, что работник представил таким образом объяснения (пояснения) по запрашиваемым работодателем фактам.

Михаил ШЕСТАКОВ,

правовой инспектор труда Хабаровского филиала ДОРПРОФЖЕЛ

ОСОБЕННОСТИ ОПЛАТЫ ТРУДА БЕРЕМЕННЫХ ЖЕНЩИН

Беременным женщинам в соответствии с медицинским заключением и по их заявлению снижаются нормы выработки, нормы обслуживания либо эти женщины переводятся на другую работу, исключающую воздействие неблагоприятных производственных факторов, с сохранением среднего заработка по прежней работе.

В соответствии с Гигиеническими рекомендациями к рациональному трудоустройству беременных женщин (утв. Госкомсанэпиднадзором России от 21.12.1993, Минздравом России от 23.12.1993) беременным работницам устанавливается дифференцированная норма выработки со снижением в среднем до 40 процентов от постоянной нормы.

До предоставления беременной женщине другой работы, исключающей воздействие неблагоприятных производственных факторов, она подлежит освобождению от работы с сохранением среднего заработка за все пропущенные вследствие этого рабочие дни за счёт средств работодателя (статья 254 ТК РФ).

Также работодатель обязан оплатить в размере среднего заработка время диспансерного обследования. Основанием для предоставления указанной гарантии является справка медицинской организации, подтверждающая состояние беременности. Поскольку время диспансерного обследования оплачивается в размере среднего заработка, в таблице учёта рабочего времени оно фиксируется отдельно от рабочего времени.

Ольга ЛЕШАНКОВА,
специалист по социально-экономической защите Хабаровского филиала ДОРПРОФЖЕЛ

ПРАВО НА РЕЖИМ НЕПОЛНОГО РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ

ВОПРОС:

Работодатель настаивает на том, что для установления режима неполного рабочего времени я обязана представить помимо справки о беременности ещё дополнительно медицинское заключение, на основании которого я могу претендовать на режим неполного рабочего времени. Следует ли мне для установления режима неполного рабочего времени представить требуемое работодателем заключение?

ОТВЕТ:

Вы вправе отказать работодателю в представлении медицинского заключения. Достаточно будет справки о беременности и заявления.

Согласно части 2 статьи 93 ТК РФ работодатель обязан

устанавливать неполное рабочее время по просьбе беременной женщины. При этом неполное рабочее время устанавливается на удобный для работника срок, но не более чем на период наличия обстоятельств, явившихся основанием для обязательного

установления неполного рабочего времени, а режим рабочего времени и времени отдыха, включая продолжительность ежедневной работы (смены), время начала и окончания работы, время перерывов в работе, устанавливается в соответствии с пожеланиями работника с учётом условий производства (работы) у данного работодателя.

Ярослава КУШНИР,
правовой инспектор труда Комсомольского филиала ДОРПРОФЖЕЛ

ВЕРНУТЬ АВАНС РАБОТОДАТЕЛЮ

ВОПРОС:

Надо ли возвращать неизрасходованный аванс, выданный работнику на командировку?

ОТВЕТ:

Да, работнику необходимо возвращать работодателю неизрасходованный аванс, выданный ему на командировку.

Положения, регулирующие данный вопрос: статьи 137, 138, 168 ТК РФ, Постановление №749 от 13.10.2008 «Об особенностях направления работников в служебные командировки», Распоряжение ОАО «РЖД» от 07.11.2006 №2193р.

На основании этих документов у работника есть обязательство представить авансовый отчёт по возвращении из командировки в течение 3 рабочих дней, а также произвести окончательный расчёт по выданному ему перед отъездом

в командировку денежному авансу на командировочные расходы. Лицам, не отчитавшимся по ранее полученным денежным средствам, денежные средства не выдаются.

При нарушении сроков представления авансовых отчётов непогашенные суммы удерживаются из заработной платы работника в соответствии со статьёй 137 Трудового кодекса Российской Федерации. Работодатель вправе принять решение об удержании из заработной платы работника не позднее одного месяца со дня окончания срока, установленного для возвращения аванса, погашения задолженности или неправильно исчисленных выплат, и при условии, если работник



не оспаривает оснований и размеров удержания.

Общий размер всех удержаний при каждой выплате заработной платы не может превышать 20 процентов, а в случаях, предусмотренных федеральными законами, 50 процентов заработной платы, причитающейся работнику.

Анастасия ВАСИЛЬЕВА,
специалист по социально-экономической защите Комсомольского филиала ДОРПРОФЖЕЛ

КОМАНДИРОВКА В ВЫХОДНОЙ

Командировка — это поездка сотрудника по поручению руководителя в указанное место и на определённый срок. К ней не относится работа разъездного характера, например, водителей или курьеров.

Иногда рабочие поездки приходятся на выходные и праздничные дни. Выполнял ли сотрудник в эти дни свои должностные обязанности или нет — вот от чего зависит, будет ли ему платить.

Если сотрудник не работал в свой выходной, то за этот день он получает только суточные. Они положены за каждый день командировки, в том числе за время, потраченное на дорогу и вынужденные остановки.

Если сотрудник работал, то день оплачивается согласно статье 153 ТК РФ с учётом мнения ППО:

1. Либо не менее чем в двойном размере в зависимости от системы оплаты труда работника:

* сдельщикам — не менее чем по двойной сдельным расценкам;

* работникам, труд которых оплачивается по тарифным ставкам, — в размере не менее двойной тарифной ставки;

* работникам, получающим оклад, — в размере не менее одинарной ставки (части оклада за день или час работы) сверх оклада, если работа в выходной или нерабочий праздничный день производилась в пределах месячной нормы рабочего времени, и в размере не менее двойной дневной или часовой ставки (части оклада за день или час работы) сверх оклада, если

работа производилась сверх месячной нормы рабочего времени.

2. Либо в одинарном размере, но с предоставлением другого дня отдыха.

Как оплачиваются обычные рабочие дни в командировке? Если сотрудник работает не в выходные и праздники, он получит средний заработок, который рассчитывается по формуле: количество рабочих дней командировки × средняя дневная оплата; суточные на дополнительные расходы — например, на обед в кафе.

Вадим МАРЧЕНКО,
специалист по социально-экономической защите Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ

ГОРДОСТЬ СТАНЦИИ

Составителя поездов станции Находка-Восточная Сергея Первого в коллективе уважают и ценят за профессионализм, отзывчивость, готовность в трудную минуту подставить плечо. В копилке достижений Сергея Васильевича много наград, в их числе — недавняя от профсоюза: памятный знак «Неравнодушные люди станции Находка-Восточная».

— Сергей Васильевич добросовестно относится к работе, очень пунктуален и обязателен. А ещё он честный, душевный, внимательный, общительный и очень доброжелательный человек, — говорит о коллеге оператор техконторы Татьяна Янут. — За все годы, а мы работаем вместе не один десяток лет, он зарекомендовал себя как надёжный и ответственный работник. В трудных ситуациях быстро принимает оптимально

верное решение. Несмотря на напряжённый график, всегда активно поддерживает участие все профсоюзные инициативы: субботники, праздники и другие мероприятия.

Сергей Первов — представитель большой железнодорожной династии, общий стаж которой около 200 лет. На станции Находка-Восточная всю жизнь работали его отец Василий Васильевич, составитель поездов, и мама Тамара Емельяновна,

приёмосдатчик груза и багажа. Сестра Екатерина Васильевна продолжает трудиться здесь оператором на сортировочной горке. Дочь Юлия после получения профильного образования работает дежурной по станции Хабаровск.

— Я очень горжусь тем, что у нас на станции трудятся такие замечательные люди, как Сергей Первов, — говорит Татьяна Янут. — И часто вспоминаю его дежурную фразу: «Сейчас не век такой, а люди, которые сидят на диване и ждут, чтобы кто-то за них пришёл и всё сделал, решив проблему». Это выражение точно не про него!

Екатерина БЕЛОВА

Сергея Первого (справа) ценят в коллективе за профессионализм и отзывчивость



МАШИНА ВРЕМЕНИ В ПРИМОРСКОЙ ГЛУБИНКЕ

Всего несколько шагов, и начальник приморской станции Хорольск Оксана Шевченко попадает в прошлый век. «Дежурка» условно разделена на две части: современную, как и положено, с пультом-табло во всю стену, и историческую. Вот только этот экспонат — электрожелезловая система, изобретённая Даниилом Трегером более 100 лет назад, стоит здесь не для красоты. Хорольск — Камень-Рыболов — единственный перегон на Дальневосточной железной дороге, где локомотивная бригада отправляется в путь, получив жезл.

Жезл в помощь

Смотреть на старые предметы можно бесконечно, как на море или огонь. Сразу появляются воспоминания и приятные эмоции. Впрочем, они возникают у всех, кто попадает на станцию Хорольск. Аппарат Трегера, как машина времени, с лёгкостью переносит в прошлое.

Поэтому сразу в воображении возникает картина того, как в первой половине прошлого века (а станция Хорольск, расположенная на линии Сибирцево — Новокачалинск, была введена в эксплуатацию в 1931 году) работали движенцы. Эта система помогала безопасно пропускать паровозы по однопутному участку.

Вот и сейчас три-четыре раза за смену приходится дежурному Хорольска извлекать металлический жезл. Но перед этим его надо прогнать по лабиринту к отверстию, помеченному звездой, и повернуть диск на 90 градусов, затем сделать звонок на станцию приёма Камень-Рыболов (их разделяет чуть больше 30 км). Если там готовы к приёму состава, можно крутить ручку индуктора. Ток по проводам попадёт в электрожелезловый аппарат и разблокирует замок.

— У нас сообщение с Камень-Рыболовом происходит не по зелёному светофору, а с помощью электрожелезловой системы. Машинист отправляется в путь, только получив на станции жезл. Если участок занят, аппарат не даёт его взять, — рассказывает Оксана Шевченко. — Я с 1994 года на станции, и он никогда не выходил из строя. Но однажды мы умудрились потерять жезл. Машинист тепловоза на ходу кинул его в окно (хоть это и не положено по инструкции),

жезл и утонул в снегу. Эмоций много пережили, пока искали. А ведь, хочу сказать вам, у станции Хорольск могла быть совсем иная судьба... Космическая!

Космический полустанок

Посёлок Хороль, где расположена станция, находится в 176 км от Владивостока. Расстояние по современным меркам небольшое. Но чем дальше от городской цивилизации, тем ощутимее разница. Водитель постоянно жмёт на тормоза, пытается объехать ямы. Наш тяжёлый джип скривает из стороны в сторону.

Автомобильная дорога в Хороль выглядит, как после бомбёжки. Местные жители, встреченные по пути, сразу же начинают сетовать на проблемы с транспортной доступностью. Добраться до маленьких деревень — большая проблема.

Раньше жизнь здесь кипела вокруг военных частей. А в восьмидесятые годы прошлого столетия вообще произошёл беспрецедентный случай: на аэродроме развернулась грандиозная стройка. Хороль готовился принимать отечественные шаттлы — «Бураны», играя роль своеобразного «космического полустанка».

По аналогии с известным космодромом стройку окрестили «Байконуром». В ходе её предстояло укрепить взлётно-посадочную полосу военного аэродрома, нарастив бетоном и удливив на 4 км, построить несколько космических объектов и возвести необходимые коммуникации. Ещё немного, и вошёл бы Хороль в историю отечественной космонавтики. Но грянули девяностые, и программу закрыли. И почти с той же скоростью, с какой когда-то он строился, стал недостроенный «космодром»

приходить в упадок. Потом начали расформировываться воинские части, рушиться колхозы и совхозы.

На военных была завязана и железная дорога. Станция Хорольск, как говорит Оксана Шевченко, из-за падения объёмов работы в эти годы с третьего класса перешла на пятый.

— Сегодня Хорольск — база отстоя пассажирских вагонов, которые ждут своего часа. Их привозят к нам, когда заканчивается лето. Выгрузка тоже имеет сезонный характер: после Нового года идут удобрения для предстоящей посевной, осенью наступает пора поставок угля для ЖКХ, — рассказывает Оксана Юрьевна.

Несмотря на то что поездка курсирует здесь не часто, станция выглядит со стороны внушительно и ухоженно. У железнодорожников порядок, напоминающий военный.

— Зачем вы наступили на бордюр? Только вчера побелили, готовимся к комиссионному осмотру начальника дороги, — с улыбкой журит Оксана Юрьевна журналиста. — Сейчас кисть дам свой след замазать.

Конечно, это шутка, но и в ней есть правда. Оксана Шевченко обязана со своим немногочисленным коллективом содержать станцию в образцовом порядке. Всё бы ничего, но в её обязанности входит и руководство соседней станцией Камень-Рыболов.

— Хозяйство хлопотное, хотя станции работают всего три раза в неделю, когда есть движение. Если на крупных станциях тебя всегда кто-то может заменить, то здесь приходится рассчитывать, в основном, на свои силы, — говорит она.

Дать вторую жизнь

Когда Оксана пришла дежурной на станцию Хорольск в 1994 году, там было 8 путей, не считая подъездных. Рядом базировался склад ГСМ, располагалась «Заготзерно», занимающаяся заготовкой и сбытом продукции, стояли воинские части.

— Даже свой маневровый тепловоз работал у нас. Активно



Начальник станции Хорольск Оксана Шевченко и электрожелезловая система

бегали дрезины, перевозившие путейцев, шли грузовые и пассажирские поезда.

Действительно, зал ожидания на станции Хорольск просторный. Здесь, несмотря на свежий ремонт в стилистике «РЖД», ещё остались отголоски советского времени. Фанерой обиты колонны. А вот в этом окошке в стене продавали билеты, и купить их было очень сложно, выстраивались очереди. Последний пассажирский поезд в новокачалинском направлении прошёл 20 лет назад. В советские времена он курсировал ежедневно, и десяти вагонов не всегда хватало. Сейчас эта ветка считается малодеятельной.

Оксана родилась и выросла в здешних местах. Папа, как и многие мужчины Хороля, был военным.

— А меня вот случайно занесло на железную дорогу. И ни разу не пожалела об этом. Хотя в профессию влюбилась не сразу. Это чувство пришло постепенно, с осознанием того, что здесь кроме стабильности можно получить и карьерное продвижение, — улыбается она.

После окончания Хабаровского техникума в 1992 году Оксана начала работать дежурной

по станции Новобельмановка. Когда спустя два года станцию закрыли, перевелась в Хорольск. А в 2009 году стала руководителем. Да не одной, а на тот момент сразу трёх станций: Лучки, Хорольск и Камень-Рыболов. Расстояние между ними в среднем составляло 80 км. Каждый день не наездиться. Поэтому Оксана Шевченко научилась грамотно планировать время в зависимости от активности своих «подопечных».

— Сейчас, конечно, у меня не такой большой размах. Но работы хватает. Часто думаю о том, что жизни на станциях больше станет, если сельское хозяйство вдоль нашей железнодорожной ветки шириться будет. В жизни на селе мы, местные, ничего страшного не видим. Наоборот — воздух чище, и суеты мегаполисов нет, — говорит Оксана Юрьевна, когда наша встреча подходит к концу. — А может, всё-таки военный аэродром и космическая идея получат второе дыхание? А там и железная дорога оживёт. Пусть вновь пассажирские поезда. И люди перестанут уезжать из глубинки.

Екатерина БЕЛОВА
Фото автора

ТРУЖЕНИКИ И ЗАЩИТНИКИ МАГИСТРАЛИ

Своим собственным корреспондентом на БАМ «Амурская правда» направила меня в октябре 1988 года. Стройка тогда была объявлена «самым длинным памятником эпохи застоя». Над проектом дамокловым мечом нависла идея поделить БАМ между Восточно-Сибирской и Дальневосточной железными дорогами.

Это вызвало бурю негодования у тех, кто строил и начинал эксплуатировать магистраль. Сама мысль ликвидировать созданную для освоения региона с несметными богатствами «стальную струну России» казалась кощунственной.

Верхом абсурда считали это предложение и трезвомыслящие региональные партийные и государственные деятели. Помню, перед самой поездкой я был вызван к секретарю по идеологии Амурского областного комитета КПСС Геннадии Петровичу Ворончихину. Он изложил мне позицию обкома, заключающуюся в том, что БАМ должен оставаться БАМом, коммунисты области категорически против разделения новой дороги и выступают с всесторонней поддержкой широко развернувшегося в регионе движения за целостность и неделимость Байкало-Амурской магистрали. А новоиспечённому собору, то есть мне, необходимо самым внимательным образом прислушаться к прозвучавшим рекомендациям и сделать из них соответствующие выводы.

И они последовали. Не прошло и месяца, и мне довелось познакомиться в Тынде с двумя активнейшими представителями борцов за сохранность магистрали. Кавалер ордена Трудовой Славы трёх степеней, каменщица-монтажница СМП-544 треста «Центробамстрой», депутат Верховного Совета РСФСР Галина Савватеевна Костенко для этой благородной цели использовала любую возможность, любую трибуну, вплоть до самых высоких в стране.

— В своём выступлении на XXVII съезде КПСС, состоявшемся в 1986 году, я рассказала о положении дел на БАМе, где были в ту пору допущены диспропорции в возведении объектов производственного и социального назначения, об отставании собственной производственной базы, плохих бытовых условиях строителей, других наших бедах, — рассказывала Галина Савватеевна. — Честно скажу, критика возымела действие. На объектах социальной сферы к концу восьмидесятых годов осваивалось в полтора раза больше капиталовложений, чем на производственных. Больше, чем за все предыдущие 12 лет, построено жилья с начала пятилетки. Приняты серьёзные меры и по укреплению базы строительной индустрии. В полтора раза вырос объём производства железобетонных изделий. На промышленных предприятиях нашли применение кооперативные формы организации производства и арендный подряд. За счёт этого более 80 процентов стройматериалов и конструкций производилось в зоне БАМа.

Выступая на съезде, она говорила и о резком снижении внимания к стройке и её участникам со стороны союзных

организаций: министерства культуры, спорткомитета, ЦК ВЛКСМ, творческих союзов. Ничего, к сожалению, не изменилось и к концу восьмидесятых годов. Видимо, все посчитали дело с магистралью оконченным сразу же после укладки «золотого» звена в 1984 году и в самый ответственный для стройки период отвернулись от неё. Многие журналисты, взявшие интервью перед самой поездкой в БАМ, вдруг принялись выплёскивать на страницы центральной печати реки абсолютно неаргументированной критики. Договорились до того, что вместо всенародной стройки БАМ стал сомнительной затеей, «дорогой в никуда», а самих строителей зачислили чуть ли не в экономические диверсанты.

— Я строила магистраль, — сказала мне Галина Савватеевна, — думала, что участвую в большом государственном деле, которым будут гордиться мои дети и внуки. Дело моей жизни уже тогда стремились похоронить. Я говорю о намерении Министерства путей сообщения СССР с будущего года расформировать Байкало-Амурскую железную дорогу как убыточное предприятие. И это в самый ответственный и ответственный момент, когда в 1989 году БАМ надлежало сдать в постоянную эксплуатацию! Ведь в связи с этим возникла уйма проблем, связанных с необходимостью приоритетного строительства объектов социальной сферы, комплектацией оборудованием, финансированием, да и эксплуатацией вводимых участков.

В такой обстановке на многих известие о намерении министерства подействовало удручающе.

— Не знаю, чем руководствовались авторы такого, с позволения сказать, «проекта», — возмущалась Галина Савватеевна, — но даже мне, не специалисту, ясно: строящаяся дорога не может быть рентабельной. В МПС же, похоже, этого не понимали. Ведь убытки Байкало-Амурской не исчезнут, а лишь лягут на плечи других дорог. Экономический эффект сомнителен, а вот над политическими и моральными издержками дороги стоило бы подумать.

БАМ преподнёс свои уроки. Главное — нельзя повторять ошибки и просчёты. Тем более что многих из них можно было избежать.

Но нельзя забывать и о плюсах. Разве создание сотысячного коллектива, в котором трудились представители 70 национальностей, — не урок? Разве сам подход к пионерному освоению региона — не урок? Разве сейчас, когда так остро стоят вопросы межнациональных отношений, не достоин внимания опыт шефства над БАМом союзных республик, краёв и областей бывшего СССР?

В 1988 году бригада, где трудилась Галина Савватеевна, была занята на строительстве цеха



Кавалер ордена Трудовой Славы трёх степеней, каменщица-монтажница СМП-544 треста «Центробамстрой», депутат Верховного Совета РСФСР Галина Савватеевна Костенко



Машинист тепловоза Тындинского локомотивного депо, почётный железнодорожник Борис Фёдорович Переславцев

ТР-3 Тындинского локомотивного депо. Коллективом значительно раньше срока был выполнен десятимесячный план по генподряду.

Много забот было у Галины Костенко и как у депутата Верховного Совета республики. Практически все наказания, данные ей избирателями, выполнены. В Тынде построена гостиница на 210 мест, сдан детский сад, в Сквородино — новая школа. Одним словом, активно трудилась и участвовала в общественной жизни трудолюбивая, отважная женщина.

Тогда БАМ удалось отстоять. Более того, на следующий год Байкало-Амурская железная дорога была сдана в постоянную эксплуатацию. На торжественном митинге заместитель министра транспортного строительства СССР, начальник объединения «Бамтрансстрой» Ефим Владимирович Басин проанализировал основные вехи истории Стройки века, воздал должное наиболее отличившимся в ней. Среди героев строительства была названа и каменщица-монтажница СМП-544 треста «Центробамстрой» Галина Костенко. Тогда она была по-настоящему счастлива.

Чувство радости на митинге испытал и машинист тепловоза Тындинского локомотивного депо, член профкома и председатель совета трудового коллектива предприятия, почётный железнодорожник Борис Фёдорович Переславцев. Он, как и большинство тех, кто рядом с ним трудился, намеревался с БАМом связать всю свою жизнь. А она до той поры не слишком его баловала: родители погибли в войну, он воспитывался в детском доме. Затем окончил железнодорожный техникум, служил в железнодорожных войсках.

Здесь, на БАМе, рядом с любящей супругой, выросшими детьми во всей полноте он почувствовал житейское счастье. Сыновья пошли по стопам отца, избрав профессию железнодорожника.

Отношение к сообщению о расчленении Байкало-Амурской

железнодорожной у людей было резко отрицательное. И если обиду и досаду можно отнести к области эмоций, то отсутствие экономической целесообразности, которое здесь очевидно, не объяснить ничем. В беседах в трудовых коллективах Борис Фёдорович выдвигал достаточно аргументированные предложения по улучшению организации труда, внедрению её прогрессивных форм, снижению затрат — по всему кругу вопросов, которые, в конце концов, приводят к снижению государственной дотации на содержание дороги.

— Интересное наблюдение сделали работники дистанции сигнализации и связи Тындинского отделения дороги, — рассказал мне Борис Фёдорович Переславцев. — Решили там перейти на арендный подряд и стали разрабатывать положение. Провели инвентаризацию оборудования. И обнаружили, сколько же его лишнего, мёртвым капиталом лежащего! А ведь это немалые амортизационные расходы, увеличение себестоимости грузоперевозок.

Такая же мысль высказывалась на совещании у тогдашнего начальника Байкало-Амурской железной дороги В.А. Горбунова, где намечались пути снижения дотационности перевозок. Особое внимание обращалось на колоссальные амортизационные расходы, в связи с чем руководителям служб предлагалось незамедлительно провести ревизию основных средств.

Буквально одно предложение (а в жизни их было огромное множество) — увеличить доходную часть за счёт возрастания объёмов перевозок грузов и пассажиров, реализации платных услуг населению, внедрения прогрессивных форм организации труда. Но всем этим нужно было всерьёз заниматься.

Судьба в дальнейшем распорядилась по-иному. Вскоре после сдачи дороги в постоянную эксплуатацию случился распад Советского Союза. И, соответственно, пропали глобальные задачи социально-экономического порядка, которые ставил

перед собой СССР в освоении несметных богатств Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока. В том числе и те, которые должна была решать только что построенная Байкало-Амурская магистраль. Она оказалась просто невостребованной.

Сначала был разогнан сложившийся в ходе строительства магистрали мощнейший сотысячный коллектив, а потом и вообще стёрт с карты министерства путей сообщения БАМ, разделённый в 1996 году между Восточно-Сибирской и Дальневосточной железными дорогами. В сорок с небольшим отроду, самый активный возраст созидания, полный кавалер ордена Трудовой Славы Галина Савватеевна Костенко осталась не у дел. К беде общегосударственной добавилась ещё и личная трагедия, пережить которую женщина не смогла. Она рано ушла из жизни. Уехал с семьёй на родную Смоленщину и Борис Фёдорович Переславцев.

Галина Савватеевна и Борис Фёдорович, как и десятки тысяч их коллег и сверстников, хотели видеть БАМ по-настоящему БАМом, чьи богатейшие подземные кладовые могли бы сослужить добрую службу стране. Тогда этого, увы, не получилось. Но со временем прагматический подход, взвешенная, без политической конъюнктуры, оценка целесообразности Стройки века, в конце концов, историческая справедливость по отношению к БАМу восторжествовали.

Сейчас проводится масштабная реконструкция магистрали, укладка вторых путей, расширяются возможности увеличения проездной способности ещё одной, кроме Транссиба, транспортной артерии страны. На выходе к Тихому океану Россия твёрдо стоит на двух ногах. И будет стоять ещё увереннее. Дело, которому отдали лучшие годы своей жизни Галина Костенко, Борис Переславцев и их единомышленники, живёт и торжествует!

Геннадий АСТАХОВ
Фото из архива автора



ДОРОГОЕ «СЕРЕБРО»

Серебряным призёром Кубка ОАО «РЖД» по волейболу, проходившего в Новосибирске на «Локомотив-Арене» с 16 по 20 мая, среди команд лиги «Б» стала женская сборная Дальневосточной железной дороги. Эта победа дала возможность девушкам в следующем году защищать честь магистрали в высшей лиге «А» (этого удаётся достичь только обладателям 1 и 2 мест).

В течение трёх дней 8 мужских сборных и 8 женских команд боролись за выход в высшую лигу. Дальневосточную магистраль на этом этапе представляли только девушки.

По словам тренера команды, специалиста Хабаровского обособленного подразделения общественной организации РКСО «Локомотив» Ирины Вендиной, женский волейбол всегда отличает непредсказуемость. Эмоции, настроение могут влиять на ход игры. Вот и на этот раз пришлось поволноваться.

— Жеребьёвка сразу определила в соперники нам сильнейшую команду, представляющую Московскую дорогу (она, кстати, и стала главным призёром Кубка ОАО «РЖД» в лиге «Б»), — рассказала Ирина Вендина. — Эти эмоции наложились на перелёт, адаптацию. В итоге мы проиграли им первую игру. Зато потом смогли наверстать и идти вперёд без потерь.

Состав женской сборной в этом году обновился.

— У нас появились молодые перспективные спортсменки от 23 лет и старше. Лучшим игроком как раз стала одна из новеньких девушек, Дарья Баландыр, — говорит Ирина Вендина. — Костяк состоял в основном из хабаровчанок. Благодаря

этому удалось организовать регулярный тренировочный процесс. Весомый вклад в победу внесли и наши опытные игроки, умеющие держать удар на поле, обладающие бойцовскими качествами и психологической устойчивостью. Это Дарья Олейник, капитан нашей сборной, и Алина Харчукова, фанатка волейбола, которая, даже находясь в декретном отпуске, выступает и в «пляжке», и в классике.

К слову, Алина приехала на соревнования из посёлка Пограничного (станция Гродеково) с грудным ребёнком. Кормящая мама не могла оставить сына, поэтому взяла его с собой, позаботившись заранее о няне.

— Алина в прекрасной форме. Очень помогла девочкам и в защите, и в приёме. Кроме того, несмотря на свой небольшой рост, очень результативно поработала и в нападении, — говорит Ирина Вендина. — Каждому игроку хочу выразить благодарность за вклад в общий результат, позволивший перейти в высшую лигу. Теперь главная задача женской сборной — удержать завоеванные позиции, а это из-за высокой конкуренции потребует максимальных усилий.

Екатерина БЕЛОВА

ЛЮБИМОЕ ХОББИ

25 мая первичная профсоюзная организация эксплуатационного локомотивного депо Облучье провела соревнования по спортивной рыбалке и стрельбе из пневматической винтовки для работников подменного пункта станции Биробиджан.

Местом проведения спортивного состязания было выбрано озеро Виктория в селе Раздольное. В борьбе за звание лучшего рыбака приняли участие 5 команд, в каждой по три человека, включая детей работников.

Параллельно с рыбалкой проходил турнир по стрельбе из пневматической винтовки. Была организована рыбацкая кухня, где готовился плов и уха из свежепойманной рыбы.

При подведении итогов соревнований в зачёт шёл общий вес рыбы, пойманной в водоёме, при этом были определены и награждены участники, поймавшие самые крупные экземпляры. После тщательного подсчёта результатов были определены победители.

Третье место заняла команда «КМ» в составе Александра Гришаева, Кирилла Ерёмченко и Кирилла Белашова, поймавшая общими усилиями 1 кг 140 г рыбы.

С уловом 1 кг 210 г второе место досталось команде «Звёздные Акулы» в составе Виктора Гриба, Дмитрия Аверина и Алексея Азаренкова.

Счастливым обладательницей первого места стала команда «Поплавки» в составе Михаила Добрякова, Вадима Кондратенко и Павла Губарева с общим весом пойманной рыбы 1 кг 340 г.

Все победители были награждены кубками, дипломами и призами.

В номинации «Трофейная рыба» победителями стали Михаил Добряков, поймавший самого большого сома, и Кирилл Ерёмченко, выловивший самого большого карася.

Дети работников выиграли оставшиеся три номинации: Анастасия Аверина — «Самый большой голец», Владислав Гриб — «Самый большой ротан», Дарина Куйдина — «Самая большая красноперка». Все номинанты получили грамоты, корочки под снасти, поплавки и шоколадки.

Без внимания не остался ни один участник соревнований, каждый был награждён рыбацким столовым набором, а победители в турнире по стрельбе — рыбацкими снастями и походными кепками.

Среди мужчин лучшим стрелком стал Евгений Момот, второе место занял Кирилл Ерёмченко, третье — Михаил Добряков.



Среди женщин самой меткой оказалась Анна Момот, второй результат показала Ольга Цацулина, третье место заняла Ирина Куйдина.

Организаторы турнира, благодаря которым получился этот праздник на природе, были награждены рыбацкими снастями и столовыми наборами.

Завершились соревнования обедом из свежеприготовленных плов и ухи.

Евгений МОМОТ,
председатель ППО ТЧЗ-1

ЭКСКУРСИЯ ДЛЯ ДЕТЕЙ ЗАВОДЧАН

В преддверии 129-летия Уссурийского локомотиворемонтного завода (УЛРЗ) активисты Совета молодёжи решили организовать промышленные экскурсии для заводчан и их детей. Мероприятие прошло при поддержке руководства предприятия.

Более 50 ребят в возрасте от 7 до 14 лет вместе с родителями побывали на комбинате, где находятся основные цеха производства и дизельный дивизион. С первых минут завод увлёк детей в мир железной дороги. И малыши, и дети постарше в начале попробовали себя в роли настоящих машинистов за интерактивным пультом локомотива. А уже затем спустились в комбинат, чтобы познакомиться с процессом ремонта тепловоза от этапа разборки до сдачи готовой секции.

— Сын давно хотел побывать на заводе, и вот мечта сбылась. Говорит, не представлял, что производство настолько огромное, и это мы посмотрели лишь малую

часть всей территории предприятия. Юрий очень доволен. Спасибо большое заводской молодёжи за организацию экскурсии, — поделился впечатлениями инженер-инструктор Татьяна Воловик.

В завершение экскурсии ребята побывали в заводском музее, где узнали об истории образования локомотиворемонтного завода на уссурийской земле. Здесь же мальчишкам и девочкам вручили сладкие гостинцы.

— Каждый родитель хочет показать своему ребёнку производство, где он трудится. Вот только дети наших сотрудников на территорию завода могут зайти лишь организованной группой, из-за того что предприятие относится к категории

повышенной опасности. Наше сегодняшнее мероприятие направлено на преемственность поколений, сохранение и продолжение трудовых династий, вовлечение детей в мир профессий, которыми обладают их родители. Посетив завод, ребёнок наверняка надолго запомнит те впечатления, которые он испытал, побывав на рабочем месте мамы или папы. А значит, в будущем кто-то из этих малышей обязательно достойно продолжит дело родителей, — отметил и. о. директора УЛРЗ Игорь Савельев.

Учитывая большой положительный отклик на мероприятие, руководством УЛРЗ принято решение включить заводские интенсив-туры в экскурсионную программу предприятия и проводить их несколько раз в год.

Екатерина БЕЛОВА

В ПАМЯТЬ О ГЕРОЯХ ВОЙНЫ

Работники Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов приняли участие в велопробеге, прошедшем по всей сети железных дорог.

Заяезды, состоявшиеся в разных городах от Хабаровска до Тынды, были посвящены 79-летию со Дня Победы в Великой Отечественной войне.

Всего в ходе велопробега железнодорожники посетили 7 мемориалов, посвящённых подвигам героев войны, и возложили цветы.

Информцентр ДОРПРОФЖЕЛ

