



УНИКАЛЬНАЯ ДИСТАНЦИЯ ПУТИ



Продолжение на стр. 2

В октябре 85-летие отметила уникальная в своём роде Пятая Хабаровская дистанция пути. Работники этого предприятия на протяжении многих лет занимаются обслуживанием всем известным на дальневосточной земле сооружений – Амурского моста, нередко называемого «инженерным чудом», и не менее знаменитого Амурского тоннеля.

СТУДЕНЧЕСКИЙ ПРОФСОЮЗ

НАС МНОГО

Хабаровскому техникуму железнодорожного транспорта исполнилось 116 лет.

Вместе с началом учебного года новая жизнь в стенах образовательного учреждения с вековой историей началась не только для первокурсников, но и для студенческого профкома, образованного в 2007 году после вхождения техникума в состав Дальневосточного государственного университета путей сообщения в качестве факультета среднего профессионального образования. Студенческий профсоюзный комитет СПО ХТЖТ возглавила новый председатель Зинаида Ерина. Практически полностью обновился и состав актива профкома.

Сегодня в Хабаровском техникуме железнодорожного транспорта обучается около двух тысяч студентов, из которых более 300 – первокурсники. С ними в течение двух минувших месяцев студенческий профком вёл активную работу по привлечению в профсоюз.

– Недавно мы подвели итоги работы, – рассказывает Зинаида Ерина. – Профсоюзное членство среди студентов нового набора составило свыше 91 процента. И в целом по техникуму цифра примерно та же. К нам присоединилось 312 ребят, что совсем неплохо.

Бюджетники у нас охвачены стопроцентно. А вот из студентов, обучающихся на коммерческой основе, в профсоюз вступило около 83 процентов. Результаты хорошие. Ещё в начале сентября я успела съездить на обучающий семинар в Рязановку. Полученные знания очень пригодились в работе по привлечению первокурсников в профсоюз. И ребята в актовом зале собирали, и профгруппы самостоятельно работали в 16 новых группах. Этот процесс по-своему сложен. Не всегда возможно собрать вместе людей, с которыми необходимо побеседовать: расписание не позволяет, болеет кто-то, преподаватель не желает выделить нам хотя бы пять минут от пары на раздачу заявлений, у профгруппы опыта работы с аудиторией не хватает. Идеальный вариант – индивидуальный подход к каждому студенту. Важно знать его насущные проблемы, интересы и с учётом этой информации заинтересовать профсоюзным членством, открывающим для него новые возможности. Но поговорить с каждым невозможно, поэтому работаем с группами.

Некоторые просто игнорируют наши выступления. Если нет у человека желания вступать, что поделаешь. Но таких единицы, а нас много. Есть по-настоящему заинтересовавшиеся профсоюзной деятельностью ребята, которые с энтузиазмом начинают работать в профкоме.

Именно из таких студентов состоит обновлённый актив профсоюзного

комитета техникума, включающий на сегодняшний день 16 человек, готовых работать с максимальной отдачей.

– Состав профкома практически кардинально обновился, – рассказывает Зинаида Ерина. – Из 20 человек старого состава осталось только 4 активиста, включая меня. Антон Каменев, Сергей Голобородько и Клара Кириллова – мои первые помощники. Да и сама я в должности председателя человек новый. Официально избрана 30 сентября. Но уже с прошлого года меня начала готовить к этой работе прежний председатель Мария Лымарь, у которой на первых порах я была секретарём. Оценив мои способности, Маша решила после своего ухода передать обязанности мне. Я была счастлива. В сентябре набрали новую команду, с которой ездили на семинар в Рязановку. В октябре, в рамках «Фольконса», в играх между университетами наша команда ХТЖТ заняла 4 место из восьми. Замечательный результат. Думаю, мои ребята будут хорошо работать. Я в них уверена. Например, они уже сейчас забрали у меня половину работы по подготовке к КВН. Сейчас готовим видео для посвящения в студенты. В декабре будем заниматься организацией «Гаудеамуса». Всё это для меня впервые, поэтому немного переживаю за результат. Но думаю, что вместе мы справимся.

Продолжение на стр. 6

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Конкурс бригадиров пути

В Биробиджанской дистанции пути впервые прошёл конкурс профессионального мастерства бригадиров пути. Участвовали в конкурсе 22 бригадира.

стр. 3

Строительство БАМ

Судьба магистрали глазами ученых и чиновников.

стр. 4-5

Ближе к народу

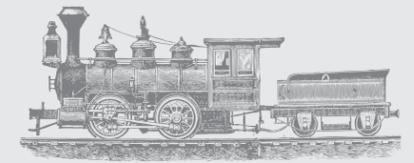
Активист профсоюзного комитета, бригадир и профгруппорг цеха дефектоскопии, наладчик железнодорожных строительных машин Андрей Каплунков восьмой год работает в Пятой Хабаровской дистанции пути.

стр. 6

Решение проблемы

О ситуации на пешеходном переходе у остановочной платформы «Локомотивное депо» станции Хабаровск-2.

стр. 7



НОВОСТИ ОАО «РЖД»

ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ

На Дальневосточной железной дороге с начала 2011 года заказано и оплачено через Интернет 112 тыс. 863 билета, что в 2,3 раза превышает аналогичный показатель прошлого года.

Из них услугами электронной регистрации, позволяющей осуществить посадку в поезд без бумажного билета, предъявив только документ, удостоверяющий личность, воспользовались 38,4 тыс. пассажиров.

В октябре через Интернет заказано и оплачено около 14,5 тыс. билетов, что на 72% больше, чем в октябре 2010 года. Услугой электронной регистрации воспользовались 5,6 тыс. пассажиров — в 2,9 раз больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Подробную информацию об электронной регистрации пассажиров можно узнать на официальном сайте ОАО «РЖД» www.rzd.ru

Служба корпоративных коммуникаций
Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД»

УНИКАЛЬНАЯ ДИСТАНЦИЯ ПУТИ

Пятая Хабаровская дистанция пути — крупнейшее среди аналогичных предприятий Хабаровского региона Дальневосточной железной дороги с территорией обслуживания железнодорожного пути от Хабаровска до Биробиджана.



— Протяжённость нашей дистанции более 360 километров развёрнутого пути, — рассказывает председатель профсоюзного комитета Пятой Хабаровской дистанции пути Павел Цибринский. — По 180 километров чётного и нечётного пути. У нас есть базы комплектации: самые крупные — Хабаровск-1, Волочаевка-1 и станция Ин. На каждом из четырёх участков планового предупредительного ремонта или ППР работает бригада из 25 человек. ППР-1 обслуживает участок от станции Биробиджан до станции Ин, ППР-2 — от станции Ин до станции Волочаевка, ППР-3 — от станции Волочаевка до станции Приамурская. В ведении работников ППР-4 находится участок от станции Амур до Хабаровска. Помимо участков планового предупредительного ремонта действуют 18 околотков или линейных участков. Работают мастерские, за которыми закреплена мотовозная техника.

По протяжённости — участок начинается на 8353 километре и заканчивается 8525 километром — и по количеству работников, которых в дистанции 627, Пятая дистанция пути — самая большая из пяти дистанций Хабаровского отделения дороги.

Исторически так сложилось, что в зону ответственности дистанции попали знаменитые инженерные сооружения — железнодорожный мост через Амур, отметивший своё 95-летие, и Амурский тоннель, которому исполнилось 75 лет.

— Сегодня мы отвечаем за два уникальных железнодорожных моста с чётным и нечётным путями, — продолжает Павел Цибринский. — Один из них совмещён с федеральной автомобильной трассой. Практически аналогичные мосты расположены рядом, однако обслуживаются разными бригадами — 15-м и 19-м цехом. Работникам приходится трудиться на значительной высоте и при постоянном пронизывающем ветре. Путь, испытывающий здесь серьёзные нагрузки, требует особого внимания. Так, с 1998 года по первому мосту из-за серьёзного износа были полностью заменены рельсы. К уникальным сооружениям, находящимся в нашем ведении, можно отнести и Амурский тоннель, за который до 1996 года отвечала отдельная Четвёртая дистанция пути, вошедшая затем в состав Пятой Хабаровской дистанции пути. Тоннель —

сложнейшее гидротехническое сооружение, отапливаемое специальной котельной, оборудованное водоотводящими механизмами. Сейчас там трудятся бригады по содержанию искусственных сооружений — 44-й цех. Работает электроцех. Десятая линейная бригада обслуживает путь в тоннеле, по которому сейчас, в основном, ходят грузовые поезда. Если по мосту идет «окно», то всё движение пропускается через тоннель.

Не только уникальные инженерные сооружения находятся на особом счету Пятой Хабаровской дистанции пути, но и Музей истории Амурского моста, все экспонаты которого числятся на балансе именно этого предприятия. Кроме того, крупнейшая внеклассная железнодорожная станция Хабаровск-1 также попала в зону обслуживания Пятой дистанции. Успевает предприятие уделять внимание и подшефному детскому саду № 262.

Много забот у коллектива Пятой Хабаровской дистанции пути, не меньше работы и у профсоюзного комитета крупной организации. Руководит профкомом избранный в прошлом году на второй срок Павел Иванович Цибринский, с гордостью рассказывающий о родном предприятии и его людях.

— Актив нашего профсоюзного комитета состоит из семерых работников, трое трудятся в управлении дистанции: инженер по охране труда, инженер по подготовке кадров, сотрудник отдела кадров. Среди активистов и монтер пути 12-го линейного участка Александр Иванович Картамышев, бригадир и профгрупорг цеха дефектоскопии Андрей Фёдорович Каплунков. Все члены профкома избираются не впервые. Люди им доверяют. В каждом из 32 цехов предприятия работают профгрупорги. Монтер пути первого линейного участка Евгений Мальцев тоже не в первый раз избирается на эту должность. С обязанностями профгрупоргов хорошо справляются начальник техотдела дистанции Галина Степановна Сандакова, монтер пути третьего линейного участка Евгений Цуканов. У нас отличный председатель Совета ветеранов Валентина Ивановна Рыткова, на попе-

чении у неё и профкома 380 пенсионеров. Среди них 39 труженников тыла и 12 ветеранов Великой Отечественной войны. Среди пенсионеров 15 человек — Почётные железнодорожники. Из ныне работающих в дистанции этого звания удостоены мастер 8-го линейного участка Фёдор Андреевич Грецкий и мастер 4-го линейного участка Николай Владимирович Ананьев.

Председатель профкома Пятой Хабаровской дистанции пути уверен, что успехи предприятия — заслуга его сотрудников. В дистанции работают замечательные люди, успевающие не только трудиться, но и досуг проводить с пользой.

— Спортивной жизни коллектива на предприятии уделяется особое внимание, — отмечает Павел Иванович. — Регулярно стараемся участвовать в дорожных спортивных соревнованиях. В апреле среди команд путевого хозяйства дороги заняли второе общекомандное место в соревнованиях по волейболу. В октябре в финале дорожной спартакиады заслуженно стали первыми. Летом активное участие в «Спорте поколений» принесло нам второе место. У нас есть спортивный лидер — монтер пути, бригадир ППР-4 Юрий Леонидович Боровинский. Недавно он ездил в Елец на соревнования по плаванию среди ветеранов. Предприятие гордится волейбольной и футбольной командами, состоящими из работников дистанции. Целая семья монтеров пути ППР-4 Картамышевых — отец Александр Иванович и его сыновья Денис, Константин и Михаил — занимаются волейболом.

На данный момент профсоюзное членство среди работников дистанции составляет 98,5 процента. На минувшей отчётной конференции работа профсоюзного комитета Пятой Хабаровской дистанции пути получила оценку «хорошо».

— Когда в 2006 году меня впервые избрали председателем профкома, в профсоюзе не состояло 25 работников предприятия, — вспоминает Павел Иванович. — С каждым проводил беседу. Пока ещё не вступили в профсоюз 10 наших сотрудников. При необходимости каждый может обратиться в профком за помощью. И заяв-

ление для этого писать не обязательно. Моя задача — обсудить и решить проблему с руководителем предприятия. Начальник к нам всегда прислушивается. С администрацией работаем дружно. Выезжаем вместе на линию, общаемся с народом.

В поле зрения председателя и актива профсоюзного комитета Пятой Хабаровской дистанции пути — до боли знакомый всем профсоюзным работникам круг вопросов.

— Наш профком сталкивается с разными проблемами, — отмечает Павел Цибринский. — У кого-то заработная плата неправильно рассчитана или не вовремя переведена, больничный лист оплачен неверно. Следим, чтобы работники в полной мере были обеспечены качественной спецодеждой, хорошими условиями труда. Что касается бытовых условий, то все пункты обогрева обеспечены электробытовой техникой, бетонные пункты — печами, табельные — электрообогревом. С новыми шкафчиками проблем нет. А вот, например, воду на линию не подвести, поэтому работники доставляют её самостоятельно. Но каждый околоток снабжён термокегами. Обеспечением горячего питания работников на «окнах» занимаемся совместно с отделом кадров. После закрытия столовой «Транзит» и 10-й столовой по Хабаровску-2 заказываем горячие бутерброды и напитки через 13-й или 10-й магазины. Протяжённость линии большая, поэтому не всегда получается доставлять на «окно» полноценное горячее питание. Но своих людей никогда не забываем. По первому околотку сотрудники жаловались на холод в здании. Табельную к зиме утеплили. В основном решаем текущие вопросы. У технической и правовой инспекций Дорпрофсожа и его Хабаровского филиала практически нет претензий к нашей работе с кадрами. Трудовое законодательство на предприятии соблюдается. В дистанции работают 32 уполномоченных по охране труда, обучение которых мы организуем регулярно. В прошлом году лучшим уполномоченным стал наш бригадир линейного участка № 12 Пётр Фёдорович Сижук, ушедший в этом году на пенсию. Для участия в конкурсе 2011 года планируем выдвигать кандидатуру уполномоченного по охране труда, наладчика мастерских Петра Борисовича Ключкова. Отчётная конференция закончилась, но работы у профкома, думаю, к концу года не убавится. Нет возможности расслабляться, когда безотлагательного решения требуют вопросы по заработной плате, охране труда и улучшению бытовых условий для сотрудников.

Наталья ОХОТНАЯ

С ЧЕГО ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ

Первое упоминание о Пятой Хабаровской дистанции пути встречается в документах от 1 мая 1926 года. Дистанция, до 1936 года относившаяся к службе пути Уссурийской железной дороги, занималась текущим содержанием пути и сооружений.

До 1946 год дистанция находилась в ведении службы пути Дальневосточной железной дороги. В ходе реорганизации железнодорожного транспорта с 1946 год в техническом отношении дистанция осталась в прежнем подчинении, её финансово-хозяйственная часть отошла Хабаровскому отделению дороги.

До 1938 год дистанция обслуживала отрезок пути между Покровкой и Дормидонтовкой.

С 1938 год — от 1143 км до 1217 км.

С 1953 год — от станции Ин до станции Хабаровск-1.

С 1961 год — от станции Биробиджан-3 до станции Хабаровск-1 плюс 17 км Комсомольской ветки.

С 1965 год территория обслуживания дистанции — от станции Биробиджан-3 до станции Хабаровск-1.

В структуру дистанции помимо руководства, технического отдела, отдела кадров и бухгалтерии входили механические мастерские Хабаровск, Волочаевка-1, Ин. Работали строительные группы, группы смотрителей зданий, цех дефектоскопии и мелиоративных сооружений станции Волочаевка, также базой содержания металооборудования станции Ин, Амурского, 16 околотков, дорожный дефектоскопный вагон, дорожный путеизмерительный вагон, дорожно-мостопыльный вагон дистанции, подсобное сельское хозяйство станции Ин.

Приказом начальника Дальневосточной железной дороги № 246 от 27 июня 1941 год был образован временная дистанция пути станции Амур на строительстве № 4 или Амурского тоннеля с правлением дирекции. С 1 апреля 1942 год в связи с окончанием строительства существующая дирекция была упразднена и организована особая дистанция пути с подчинением начальника дороги в границах 1202 км — 1212 км с электростанцией, котельными, насосной и другими объектами, связанными с эксплуатацией Амурского тоннеля.

20 мая 1942 год все сооружения строительства № 4 были приняты в эксплуатацию и переданы в ведение особой дистанции пути Дальневосточной железной дороги.

5 апреля 1943 год открылось временное движение для проверки работ всех устройств и подготовки обслуживающего персонала, связанного с эксплуатацией перегона особой дистанции.

1 июля 1945 год особая дистанция перешла в подчинение начальника службы пути и других объектов дистанции, получив наименование ПЧ-13 с местом нахождения в станции Амур. В 1954 году он был переименован в ПЧ-17, с 1963 год — в ПЧ-4.

В 1996 году Четвёртая дистанция пути, зная всю историю содержания уникального Амурского тоннеля, вошёл в состав Пятой Хабаровской дистанции пути.

ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПО ВСЕМ ВОПРОСАМ

27 октября в Управлении ДВЖД состоялось очередное заседание президиума Дорпрофсожа.

Рассматривались одиннадцать вопросов: охрана труда и производственный травматизм на дороге в 2011 году, обеспеченность спецодеждой и другими средствами индивидуальной защиты, о соблюдении трудового законодательства, обязательств коллективного договора в Дальневосточной дирекции управления движением, работа в сфере социально-экономической защиты, проводимая Хабаровским опытно-конструкторским бюро «Путевые машины», итоги детского летнего отдыха и смотра-конкурса оздоровительных лагерей, задачи на 2012 год и другие вопросы.

В завершение заседания президиума по каждому вопросу было принято постановление. В том числе об обеспечении членов профсоюза печатными изданиями ЦК профсоюза на 2012 год, в котором говорится:

«В целях широкого информационного обеспечения профсоюзных организаций и членов Роспрофжел на Дальневосточной железной дороге печатными изданиями ЦК профсоюза утвердить план-задание на подписку газеты «Сигнал» и журнала «Информационный вестник» на 2012 год.

Дорпрофсожу организовать подписку на месте, само-

стоятельно установив цену годовой подписки на один экземпляр газеты «Сигнал» без НДС с учётом типографских, транспортных расходов.

На комплект журнала «Информационный вестник» для всех профсоюзных организаций Роспрофжел на Дальневосточной железной дороге установить стоимость подписки в размере 300 рублей 00 копеек без НДС с перечислением на расчётный счёт ЦК профсоюза.

В соответствии с единым стандартом информационного обеспечения членов Роспрофжел установить норму информационного обеспечения через журнал «Информационный вестник» в количестве не менее 2-х экземпляров на первичную профсоюзную организацию и не менее 5-ти экземпляров на комитет дорожной профсоюзной организации и её филиалы.

Завершить подписку к 28 ноября 2011 года. Организациям профсоюза взаиморасчёты по подписке на печатные издания с ЦК Роспрофжел осуществлять через дорожный профсоюзный комитет.

Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на отдел организационной и кадровой работы» (С.И. Самохвалов).

Владимир БОДАГОВ
Фото автора

НОВОСТИ ОАО «РЖД»

ПОЕЗД ЗДОРОВЬЯ

3 ноября из рейса по северным районам Хабаровского края вернулся «Поезд здоровья».

В составе поезда работал консультативно-диагностический центр «Терапевт Матвей Мудров». Акция «Поезд здоровья» проводилась правительством Хабаровского края совместно с Дальневосточной железной дорогой в честь 73-й годовщины со дня образования края.

На железнодорожном вокзале Хабаровск-1 по случаю окончания акции состоялся торжественный митинг. Исполняющий обязанности начальника Дальневосточной железной дороги Алексей Гладилин поблагодарил всех

работавших в поезде за самоотверженный труд, отметил важность организуемых совместно с региональными властями мероприятий, проводимых на благо жителей Хабаровского края, и выразил уверенность в успешности будущих подобных акций.

В целом за 16 дней «Поезд здоровья» прошёл около 2 тысяч километров с остановками на 14 станциях. На приёме у медицинских работников поезда побывали более 2 тысяч жителей отдалённых населённых пунктов Хабаровского края.

Служба корпоративных коммуникаций Дальневосточной железной дороги – филиала ОАО «РЖД»



МАСТЕРСТВО

КОНКУРС БРИГАДИРОВ ПУТИ

В Биробиджанской дистанции пути впервые прошёл конкурс профессионального мастерства бригадиров пути. Участвовали в конкурсе 22 бригадира.

В первом этапе конкурса проводилась проверка знаний по обеспечению безопасности движения поездов. Поскольку в дистанции полным ходом идёт подготовка к зиме, большая часть вопросов была посвящена теме «Содержание пути в зим-

ний период». Приходится констатировать, что не все вопросы ответили не многие. Лучшие знания показали бригадиры Е. В. Крикунов (Первый околоток станции Известковья) и М. В. Кобзарь (Второй околоток станции Бирюкани).

В втором этапе конкурса проверялись знания охраны труда. Тест был довольно сложным и достаточно трудным. Бригадиры ответили на вопросы о промышленной, электробезопасности и многие другие. Лучше всех справились с этим заданием П. А. Музыченко (Пятый

околоток станции Будукан) и С. В. Луткин (Седьмой околоток станции Бирюкани).

В третьем этапе соревнования выиграла бригада в количестве 6 человек. Учитель пришлось держаться экстремно по «Техническим условиям, нормам устройств содержания пути и его элементов».

Комиссия была приятно удивлена знаниями молодого поколения, — сказал председатель профсоюзного комитета Биробиджанской дистанции пути Ольга Киреева.

Победу в конкурсе и звание «Лучший бригадир Биробиджанской дистанции пути 2011 года» получил Максим Кобзарь. Второе место занял Кирилл Копылов (Третий околоток станции Тёплое озеро). Сергей Куринец (Десятый околоток станции Киргиз) занял третье место.

В подготовке и проведении конкурса принимал непосредственное участие Профсоюзный комитет ПЧ – 2. В завершение конкурса победитель и призёры получили от профсоюзного комитета поздравления и поощрительные подарки.

Ольга Алексеева
Биробиджан, ПЧ-2



ПОБЕДИТЕЛИ СОРЕВНОВАНИЯ

Подведены итоги дорожного соревнования по итогам третьего квартала 2011 года.

Первое место

Моторное депо Первоя Речка.

Спасско-Дальненская дистанция пути.

Уссурийская дистанция пути.

Путевая машинная станция №310 (г. Тынды).

Облученская дистанция электроснабжения.

Владивостокская дистанция сигнализации, централизации и блокировки.

Комсомольская дистанция

железнодорожных сооружений.

Хабаровская механизированная восточная.

Дом культуры железнодорожников станции Новый Ургал.

Хабаровский учебный центр подготовки к дровам.

Дорожная дирекция по обслуживанию пассажирских железных дорог в пригородном сообщении.

Второе место

Эксплуатационное локомотивное депо Облучье.

Пертизненская дистанция пути.

Биробиджанская дистанция пути.

Электромеханические мастерские.

Комсомольский дворец культу-

ры железнодорожников.

Вяземская дистанция сигнализации, централизации и блокировки.

Дорожная дирекция по обслуживанию пассажирских железных дорог и перевозке багажа и грузов (г. Южно-Сахалинск).

Третье место

Эксплуатационное локомотивное депо Уссурийск.

Ружинская дистанция пути.

Комсомольская дистанция пути.

Южно-Сахалинская дистанция электроснабжения.

Уссурийская дистанция сигнализации, централизации и блокировки.



СУДЬБА МАГИСТРАЛИ ГЛАЗАМИ УЧЕНЫХ И ЧИНОВНИКОВ

Чем же станет «третий БАМ»?

Изучение истории магистралей не должно быть делом одиночек

В марте этого года в Тынде состоялась третья межрегиональная научно-практическая конференция с международным участием «Лига БАМа: проблемы экономики, транспорта, социальной истории, мировоззрения и культуры». Среди большого количества научных работ, опубликованных в сборнике конференции, статья доктора исторических наук, профессора ДВГУ Ольги Павловны Еланцевой «Вклад БАМа в решение военно-стратегических задач СССР (1941-1945 гг.)». В статье говорится о важной роли Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в победе СССР на западных и восточных рубежах. Публикация заставила серьезно задуматься о том, что учёные как никто другой понимают, что территория магистрали, которая так притягивала поэтов и экономистов, оказалась практически не востребовавшейся в отечественной исторической науке. Количество исследований, посвящённых БАМу, можно пересчитать по пальцам. И, как правило, они носят локальный, эпизодический характер. Поэтому одной из задач конференции было привлечь внимание к БАМу, организовать грантовую поддержку научным проектам, показать, что есть подвижники, как профессор Еланцева, целенаправленная деятельность которых по изучению истории БАМа не может быть просто приятным исключением, делом одиночек. Такая работа должна стать системой для большого числа исследователей.

Путь пройденный, но неоконченный...

Бывший заместитель губернатора Амурской области, кандидат экономических наук А. В. Гордеев в научной работе «БАМ — северный широтный ход ДВЖД: социально-экономические перспективы магистрали» заметил, что второй БАМ — семидесятых-восьмидесятых годов — не получился, возможно, потому что люди увлеклись индустриальными аспектами строительства и забыли о гуманитарных. А они возникали и отстраивались сами собой — появились БАМовское содружество, БАМовский характер, БАМовский социум...

Тема, поднятая Гордеевым, позволяет взглянуть на территорию БАМа с гуманитарных позиций.



Встреча Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева со строителями Байкало-Амурской магистрали (1978 г.)

«Лига БАМа» (её организаторами стали Байкало-Амурский институт железнодорожного транспорта — филиал ДВГУПС в Тынде; Российское философское общество и его Тындинское отделение; департамент управления традиционными отраслями Севера) задумана как серийная, как конференция движения.

Главной темой обсуждения стала социально-ориентированная экономика. Ей были посвящены прозвучавшие с трибуны и опубликованные в сборнике научных работ доклады, в том числе Чрезвычайного и Полномочного посла РФ в КНДР А. Г. Карлова «Российский Дальний Восток и КНДР», заместителя министра лесной промышленности КНДР Ли Зин Сена «К вопросу об адаптации выходцев из КНДР к работе в условиях севера Приамурья», бывших генеральных директоров ОАО ЛПК «Тындалес» Н. С. Сарнавского «О некоторых вопросах истории ОАО «Лесопромышленный комплекс «Тындалес» и П. В. Билибина «О некоторых вопросах организации совместных лесозаготовок и внедрения прогрессивных технологий в лесном комплексе севера Приамурья».

Особое внимание участники конференции уделили экономическому развитию коренных малочисленных народов, проживающих на территории Байкало-Амурской магистрали, в первую очередь, эвенков. Старший научный сотрудник Санкт-Петербургского института лингвистических исследований Российской академии наук Н. Я. Булатова посвятила исследова-

ние современному состоянию этничности эвенков. Профессор Сорбонны (Франция) Александра Лаврилье разработала одобренную Всемирным банком реконструкции и развития экспериментальную образовательную программу «Французско-эвенкийской таёжной школы», презентация которой состоялась на конференции.

Сами эвенки отнеслись к научному собранию не просто серьёзно, а самоотверженно: с риском для жизни по тонкому льду реки Гилюй добирались на форум делегаты из далёкой таёжной Усть-Нюкжи. Участие в конференции укрепило веру людей в то, что к их проблемам прислушаются и постараются помочь. А это дорогого стоит!

Не обошлось, естественно, и без обсуждения проблемы туризма. Рассматривались особенности формирования сферы гостеприимства и туристического потенциала Дальнего Востока России в мировой системе путешествий.

Н р спутье

Социальное внимание научной общественности и администраций регионов, по которым проходит магистраль, территории просто необходимо. Ведь есть опасность третьего неуспеха БАМа. Первый БАМ, созданный в 30-40-е годы прошлого века подневольным трудом, прекратила война. Вскоре после сдачи в 1989 году второго БАМа случился распад Советского Союза. Соответственно, отпали глобальные задачи социально-экономического порядка, которые ставил СССР

в освоении несметнейших богатств Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока. Байкало-Амурская магистраль оказалась невостребованной.

Но вот на наших глазах начинает возникать третий БАМ как возрождение недостроенной и невостребованной дороги. Чем он станет? Колонией крупных российских и зарубежных компаний, сырьевой базой для индустрии не только российских Востока и Запада, или все-таки превратится в территорию, на которой возможна собственная жизнь?

Вопросов немало. Ответы на них в той или иной степени прозвучали на торжествах, посвящённых 30-летию (2004 г.) и 35-летию (2009 г.) Байкало-Амурской магистрали. В ближайшей перспективе БАМ и Транссибирская железная дорога составят единую транспортную систему. Тяжёлые грузы — уголь, руда, лес — пойдут по БАМу, а параллельную дорогу переоборудуют под скоростное сообщение. Для большей эффективности БАМ (или, как его называют, Северный широтный ход) будет модернизирован. Речь идет, в частности, о внедрении новой технологии управления подвижным составом и отслеживания движения грузов в режиме реального времени с помощью российской системы ГЛОНАСС. Правительственная программа предусматривает выделение 400 миллиардов рублей до 2020 года на превращение БАМа в дорогу XXI века.

По словам президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, Байкало-Амурская магистраль должна стать мощным рычагом развития Сибири и Дальнего Востока,

формирования новых «точек» экономического роста в России. По оценкам ОАО «РЖД», грузооборот БАМа возрастёт к 2020 году до 220 миллиардов тонно-километров, то есть в 3,4 раза по сравнению с уровнем 2008 года.

— До последнего времени в зоне тяготения БАМа в промышленных объёмах эксплуатировались только отдельные месторождения угля, железной руды и минерально-строительных материалов. Вместе с тем, по разнообразию и размерам запасов природные ресурсы зоны БАМа не имеют мировых аналогов. Здесь под землёй скрыта практически вся таблица Менделеева от драгоценных металлов до ванадия и титана. Имеются крупнейшие месторождения угля, железной руды, углеводородного сырья, меди, — рассказал старший вице-президент ОАО «РЖД» Борис Лapidус.

Оптимистичный прогноз

В последние годы наметились положительные сдвиги в освоении перспективных месторождений. Ведётся разработка Куранахского титано-магнетитового месторождения. В Южной Якутии строятся угольные шахты и разрезы на Денисовском и Чульмаканском месторождениях. Планируется строительство горно-обогатительного комбината на железорудном месторождении Таёжное к северу от Нерюнгри, разработка Чинейского полиметаллического месторождения, Удоканского меднорудного месторождения, Апасатского месторождения каменного угля, Тарыннахского железорудного месторождения и других.

По словам руководства ОАО «РЖД», наращивание объёмов транзитных контейнерных перевозок по Транссибу требует изменения роли и специализации БАМа. Дорога станет основным направлением по перевозке массовых грузов, которые будут переключаться с Транссиба. Кроме того, расстояние от Тайшета до Ванино-Совгаванского транспортного узла по Байкало-Амурской магистрали на 500 километров короче, чем по Транссибирской, что определяет ключевую роль БАМа в реализации экспортного потенциала России в Дальневосточном регионе.

Борис Лapidус подчеркнул, что указанные мероприятия невозможны без полноценного развития транспортной инфраструктуры региона и, в первую очередь, Байкало-Амурской магистрали.

Такие перспективы были намечены на заседании «кру-

глого стола» в рамках торжеств по случаю 35-летия БАМа. Насколько они реальны — покажет время.

Пессимистичные прелюдии

В период празднования 30-летия БАМа проводился форум «БАМ — инвестиции в будущее России». На нём говорилось, что БАМ — более короткий и надёжный путь доставки в тихоокеанские порты России угля, леса, нефтепродуктов. Прогнозировалось, что темпы грузоперевозок будут расти с расширением промышленного освоения и производства в регионе.

Эту задачу нужно было решать за счёт привлечения крупных инвестиций в освоение месторождений и прокладку к ним подъездных путей. Уже тогда велись переговоры с инвесторами, заинтересовавшимися Чинейским железорудным месторождением, продолжением строительства железной дороги Улак — Эльга к богатейшим залегам энергетических и коксующихся углей в Якутии. Строилась железная дорога Беркакит — Томмот — Якутск. Немалую перспективу сулило освоение самого крупного в мире Удоканского месторождения медно-платиновых руд, Селигдарской апатитовой кладовой. Была достигнута предварительная договорённость ОАО «РЖД» с компанией «Транснефть» о

совместной реализации проекта нефтепровода Тайшет — Находка. Ожидалось, что нефтяные грузы принесут значительные доходы, которые можно вложить в дальнейшее развитие обширного Байкало-Амурского региона.

Применительно к Амурской области, по которой проходит наиболее протяжённый участок БАМа, речь шла о проектах разработки Олёкминского титано-молибденового и Гаринского железорудного месторождений, а также внедрении безотходной переработки древесины, которую осуществлял тогда ОАО «Лесопромышленный комплекс «Тындалес». Говоривший об этом тогдашний губернатор области Леонид Коротков подчеркивал, что для их реализации администрация не требовала значительных капиталовложений, достаточно было некоторых финансовых льгот и послаблений.

Здесь уже в то время крылась серьёзная проблема. Павел Билибин, генеральный директор ОАО ЛПК «Тындалес», намеревался выступить на форуме, чтобы привлечь внимание участников к необходимости проводить по отношению к ведущим освоенческую деятельность предприятия более гибкую тарифную политику. Уже тогда железнодорожные перевозки «съедали» почти половину доходов лесозаготовителей. А если добавить



Первый поезд БАМ приближается к Северобайкальску со стороны Кунермы. Фото из архива Евгения Жанчипова (Улан-Удэ)

сюда оплату электроэнергии, таможенных пошлин, переработки леса в морских портах, то в итоге самому производителю оставалось 7-8 процентов выручки. Разве на такие деньги можно развиваться?

Тогда руководителю слова не предоставляли. Но проблема осталась, и требовала незамедлительного решения.

В 1999 году был подготовлен проект закона «Об особых экономических зонах Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», утверждённый Государственной думой и Советом Федерации. Тогдашний Президент России Борис Ельцин проект не подписал, и 22 марта 2002 года Федеральный закон был снят с рассмотрения.

Во время «круглого стола» «БАМ — второе дыхание в XXI веке» невольно возникли параллели с празднованием 30-летия магистрали. Обсуждались проекты с теми же названиями: Улак — Эльга, Куранах, Удокан, Селигдар. А

ведь прошло уже полдесяток лет. За это время можно было что-то сделать. Но не сделано.

Строительство «замороженных» в начале 2000-х годов подъездных путей к Эльгинскому каменноугольному месторождению возобновилось и снова застыло — ОАО «Мечел», финансирующее стройку, прекратило выделять средства на этот проект. Теперь компания возвращается к строительству железной дороги.

Частный бизнес в форуме 2009 года тоже не участвовал. Разговор о частно-государственном партнёрстве в освоении БАМа превратился в монолог, диалог вести было не с кем.

Новый генеральный директор ОАО ЛПК «Тындалес» Павел Сероштан, как и его предшественник на прошлом форуме, говорил о проблемах, которые не решены по сей день: предприятие, продолжая «барахтаться» в удавке тарифов, пошлин, сбо-

ров, вынуждено отказаться от переработки древесины и находится на грани исчезновения.

Поводом для скепсиса стало и утверждение о необходимости строительства новых станций на БАМе для увеличения пропускной способности магистрали, поскольку в существующих притрассовых посёлках нет ни бань, ни магазинов, а кое-где и школ, то есть всего того, что было создано во времена строительства магистрали. Выходит: одной рукой ломаем, другой строим?

Как будет развиваться ситуация, проживем — увидим. Есть повод и для критических раздумий и для оптимизма. Верить в хорошее хочется патологически, особенно если это касается дальнейшей судьбы дорогого нам БАМа.

Геннадий АСТАХОВ
Тында

СЕМИНАР



Строительство участка БАМ-Тында

ОБУЧЕНИЕ ПРОФАКТИВА

С 1 по 3 ноября 2011 года на базе отдыха «Морской берег» Владивостокским филиалом Дорпрофсожа ДВЖД проведён обучающий семинар для председателей профсоюзных организаций.

Для обучения филиал собрал более 50 участников, присутствовали не только председатели крупных предприятий, но и небольших, с численностью до 100 работников.

Открыл семинар председатель Дорпрофсожа ДВЖД В.И. Бибий, который рассказал о работе ЦК Роспрофжел и Дорпрофсожа в 2011 году, ответил на проблемные вопросы, возникшие в работе первичных организаций. В первый день семинара освещено одно из сложных направлений деятельности профсоюзных комитетов — финансовый контроль. Главным бухгалтером В.А. Соловьёв рассказал об исполнении сметы профсоюзного бюджета Владивостокского

филиала Дорпрофсожа за 9 месяцев 2011 года. Специалист бухгалтерской службы Т.С. Цыганов обучил председателей составлению сметы доходов и расходов ППО в 2012 г., рассказал об источниках расходов средств первичных профсоюзных организаций.

Заместитель главного бухгалтера Л.А. Гомков рассказал о работе профкомов с больничными листами и о социальных пособиях по ним.

В этот день семинар закончился «круглым столом» по вопросу финансовой деятельности в первичной профсоюзной организации.

Второй день занятия открыл председатель Владивостокского филиала Н.И. Лямин с обзором основных задач в работе филиала и профсоюзных организаций в 2011 году.

Одним из важнейших событий семинара стало сообщение председателю филиала о том, что ЦК Роспрофжел добился сохранения оплаты труда освобождённых председателей ППО за счёт средств работы.

Далее были освещены вопросы организации массовой работы в профсоюзе, работы профкомов в области социально-экономической защиты членов профсоюза, работы профсоюзных комитетов по трудовому законодательству в вопросах охраны труда.

Приветственные слова и действия профсоюзного комитета по соблюдению прав и законных интересов работников при сокращении штатов, порядок привлечения работников к дисциплинарной ответственности, современные тенденции в работе профсоюзных организаций.

По решению Президиума Владивостокского филиала Дорпрофсожа ДВЖД по итогам работы за 2011 год награждены Почётными грамотами филиала:

— Дубровский В.А. — председатель ППО ТЧЗ-4,
— Минеев Н.В. — председатель ППО станции Уссурийск,



— Переверзев С.В. — председатель ППО ДЦС-3,
— Орлов В.Г. — председатель ППО ПЧ-9,
— Волков М.В. — председатель ППО ЭЧ-6,
— Колесников М.В. — председатель ППО ШЧ-8,
— Родин Н.А. — председатель ППО «Экспресс — Приморья»
— Матвеев О.И. — председатель ППО ВЧДР-7,
— Бродягин О.П. — председатель ППО станции Нходк -Восточная
— Минеев Г.В. — председатель ППО ПЧ-11.
В ходе семинара работниками выступили:

к информационная работа первичных организаций в рамках конкурса «ПРОдвигай ПРОфсоюз», по итогам которого награждены победители:

ППО Вгонного пассажирского депо, председатель Кунделева Н.В., ППО дистанции электроснабжения Уссурийск, председатель Буряк Т.С., ППО станции Нходк — Восточная, председатель Бродягин О.П.

Наталья РЯБОВА
специалист отдела организационной и кадровой работы Владивостокского филиала Дорпрофсожа

БЛИЖЕ К НАРОДУ

Активист профсоюзного комитета, бригадир и профгруппорг цеха дефектоскопии, наладчик железнодорожных строительных машин Андрей Каплунков восьмой год работает в Пятой Хабаровской дистанции пути.

Судьба связала Андрея Каплункова с железной дорогой, что называется, случайно. После окончания школы у него была возможность стать учителем начальных классов в Биробиджане. Но такой вариант развития событий вчерашний выпускник решительно отверг. А вот к предложению поступить в Уссурийскую сельскохозяйственную академию отнёсся серьёзно. Но, успешно сдав вступительные экзамены, на следующий день забрал документы. Посвящать ближайшие годы обучению в академии он передумал окончательно и бесповоротно.

В 1997 году Дальневосточная железная дорога активно развивалась, и предложение стать учащимся железнодорожного училища с последующим трудоустройством оказалось как нельзя кстати. В 1998 году, после десяти месяцев обучения специальности бригадира пути, получив диплом отличника, Андрей Каплунков пришёл на практику в Бикинскую дистанцию пути. Именно в тот период жизни, работая монтером пути, он почувствовал себя настоящим железнодорожником.

Успев соприкоснуться с реальной жизнью дороги, Андрей Каплунков решил

продолжить обучение и поступил в Хабаровский техникум железнодорожного транспорта, где постигал специальность техника-путейца на «хорошо» и «отлично».

Но и диплом техникума не стал последним для Андрея Каплункова. Вскоре для него открылись двери Дальневосточного государственного университета путей сообщения, который он окончил в 2008 году специалистом по строительству железнодорожных машин. Учёбу в вузе Андрей Каплунков совмещал с работой монтером пути сначала в ПМС-217, а с 2003 года в Пятой Хабаровской дистанции пути. В августе следующего года он перешёл в цех дефектоскопии наладчиком железнодорожных строительных машин.

— Сегодня я занимаюсь путевыми измерениями от Хабаровска до Волочаевки-1, — рассказывает Андрей Каплунков. — Проверяю геометрию рельсовой колеи по трём основным критериям — шаблону, уровню, перекосам. Основное внимание уделяется приёмоотправочным станционным путям. Хабаровский главный ход — самый напряжённый, поэтому мы его проверяем два, а при необходимости и три раза в месяц. Кривая малого радиуса увеличивается поездами со страшной силой. И чем чаще проверяем, тем лучше. Неисправность, близкая к третьей степени или непосредственно третьей степени устраняется путевцами в течение трёх суток, а по главному ходу — незамедлительно. Максимальная четвёртая степень — большая редкость. До такого состоя-

ния путь не доводят, поэтому в целом состояние дороги удовлетворительное.

Успевший поработать монтером пути Андрей Каплунков знает, что такое физически тяжёлый труд. Но его нынешняя работа не менее сложна.

— За качество работы монтера пути ответственность несёт его бригадир. А за свои расшифровки, показания, ленты для мастеров, исполнение ими работы отвечаю только я. Да и с документацией работать приходится. Случаются и ошибки в работе. На разницу в показаниях влияет состояние подрельсового хозяйства: подрельсовых резинок, шпал. Под весом вагонов в 50 тонн путь может «раскантовываться», ширина колеи увеличивается. Ревизор ручным промером находит неисправности, касающиеся шаблонов. Но разница в показаниях в один миллиметр — не основание, чтобы не работать на тележках. Подъездные пути проверяются один раз в квартал, другие — ежемесячно. По периодичности мы со вторым наладчиком Пятой дистанции, отвечающим за путь от Волочаевки-1 до Биробиджана, точно укладываемся в график своей работы. После возвращения в управление дистанции полученную в ходе работы информацию сбрасываем с электронного блока для обработки. Весь выходной материал передаётся заместителю начальника дистанции пути, который на лентах отписывает задание для мастеров. Последним я отдаю копии этих лент. По ним мастерам назначается



Активист профсоюзного комитета, бригадир цеха дефектоскопии Андрей Каплунков

фронт работы. Через месяц перепроверяю проблемные участки, качество работы путейцев.

Этим летом на курсы повышения квалификации, проходившие в Москве, Дальневосточная железная дорога направила двух работников, одним из которых был Андрей Каплунков, продемонстрировавший там свой высокий профессиональный уровень. По итогам 2010 года он был награждён грамотой от начальника дороги как лучший общественный инспектор.

Четвёртый год Андрей Каплунков исполняет обязанности профгруппорга цеха дефектоскопии, в котором трудятся 40 дефектоскопистов и сигнальщиков.

— Как профгруппорг занимаюсь вопросами улучшения бытовых условий для работников, оказания материальной помощи, организации детского отдыха. На собрании профкома поднимал проблему доставки бригад к месту работы в холодных «летучках». Люди, обращаясь ко мне за помо-

щью, элементарно экономят своё время. У меня больше возможностей получить необходимую информацию, могу подсказать что-то, опираясь на личный опыт. Часто пользуюсь сайтом Дорпрофсожа, где нахожу ответы на многие вопросы. Вообще стараюсь активно участвовать в профсоюзной жизни, быть в курсе событий. Периодически участвую в профсоюзных конференциях в отделении и управлении дороги. В прошлом году был на школе-слёте молодых профсоюзных активистов. Узнал много интересного для себя, как человека, давно занимающегося общественной работой. Я всегда стремился быть ближе к народу, потому что считаю, что во многом успех любой работы зависит от умения общаться с людьми. С точностью могу сказать одно: при желании любую, даже самую сложную проблему можно решить. Тупиковых ситуаций не бывает.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

СТУДЕНЧЕСКИЙ ПРОФСОЮЗ

НАС МНОГО



Зинаида Ерина — председатель профкома СПО ХТЖТ

Окончание. Начало на стр.1

В студенческом профсоюзном комитете Хабаровского техникума железнодорожного транспорта действуют жилищно-бытовое, культурно-массовое и спортивно-массовое комиссии.

— Зрелой к каждой комиссии ответственный человек, — отмечает Зинаида. — Одно из наших решений в решении вопросов может любой из активистов. Стремимся к каждому обращению студентов по мере возможности уделять внимание. Например, недавно помог ли студентке улучшить бытовые условия в комнате общежития. Четыре ребята просят выделить материальную помощь. В прошлом году двояко горело общежитие техникума, одна из девушек лишилась своих вещей. Помог ли всем миром. Ребята обращаются и просто за консультацией, с просьбой подсказать что-то. Профком решает вопросы заселения в общежитие, поиск летнего жилья, участвует в культурной жизни техникума, курирует вопрос трудоустройства студентов. Ребята летом работают проводниками на прилегающей Комсомольск-Хабаровск. Профсоюзный комитет своих студентов не произвол судьбы никогда не бросит. Думаю, что наш

вопрос вполне оправдан. Профсоюзные взносы в 20 рублей, которые ежемесячно выплачивают студенты коммерческого отделения. У бюджетников выплата немногим больше. Но оклады в профкоме услуги того стоят. Что сейчас можно в месяц купить за 20 рублей? А профком может предоставить материальную помощь в 800 рублей, даже в летний период. Скидки в студенческой столовой — тоже заслуга профкома. Поэтому я не знаю, почему некоторые студенты так упорно не хотят вступить в профсоюз.

Не случайно Зинаида искренне удивляется упорному желанию оставаться в стороне от профсоюзной жизни, вне которой с председателем студенческого профкома себя не представляет.

— Практически весь мой день проходит в техникуме, — делится Зинаида Ерина. — Домой возвращаюсь в 9 вечера. Как бы, работу сделать, уходило от своих ребят не хочется. Мы не просто работаем вместе, мы дружим. Рядом, что они со мной. Участвовать в жизни профкома помимо настоящих друзей мне очень многое дало. Вступив в профсоюз, я заметно повзрослел, стал спокойнее ко всему относиться. Сейчас думаю, какими блеклыми были бы

мои дни без профсоюза. Спасибо Лымы, что он не оставил меня: помог подготовиться к КВН, пригласил пить чай в профкоме, куда потом мы приходили снов и снов. Появилось желание что-то делать для других. Но и профсоюзный комитет в долгу не остаётся, предлагая нам всевозможные активности: бесценные знания. У нас есть возможность посетить интересные семинары и тренинги, помочь скрыть личностные качества, научиться выходить из любой ситуации, планировать жизнь, правильно общаться с людьми, доказывать свою точку зрения. Применяя полученные знания, профком сейчас активно работает. У нас сплочённый комитет, состоящий из ребят, всегда готовых подставить другу плечо. Они чувствуют уверенность в себе, способность действовать как коллектив, так и самостоятельно. Каждый относится к своим обязанностям со всей ответственностью, стараясь довести любое дело до конца. А как иначе? Хочешь в профком — работай так, чтобы рекомендовать себя надёжным человеком, которого можно положиться.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ

Мы рассказывали о ситуации на пешеходном переходе у остановочной платформы «Локомотивное депо» станции Хабаровск-2, где периодически в утренние часы, когда люди идут на работу или на пригородные поезда, отстаиваются составы вагонов.

— Проблема есть, — рассказывает ревизор по безопасности движения Аппарата главного ревизора ДВЖД Валерий Каргин, — и не только на пешеходном переходе у этой платформы, но и, на перронах у здания вокзала станции Хабаровск-2, на станциях Корфовская, Ольгохта и других, где из-за сложной поездной обстановки и местной работы отставляются вагоны.

Но о проблеме у платформы «Локомотивное депо» в течение длительного времени не поднимался вопрос на уровне первых руководителей, председателей профсоюзных комитетов станции и локомотивного депо. Вопрос был затронут лишь на заседании президиума Хабаровского филиала Дорпрофсожа

11 октября этого года.

— И всё же, после наших требований к руководству станции Хабаровск-2, продолжает разговор Валерий Алиевич, — вопрос, думается, решён. Первого ноября в Аппарат главного ревизора представлен приказ исполняющего обязанности начальника станции Хабаровск-2 Е.А. Ляшенко «О запрете оставления подвижного состава на ходовом железнодорожном пути ветки «УВСП» станции Хабаровск-2», которым запрещено работникам станции занимать подвижным составом по направлению и на ходовом железнодорожном пути ветки «УВСП» в период с 23 часов 30 минут до 14 часов 30 минут московского времени, а также для перемены локомотивных бригад маневровых локомотивов.

Заместителю начальника станции по оперативной работе Д.А. Алову поручено на планёрных совещаниях провести инструктажи всех причастных работников цеха движения под роспись. Копия приказа отправлена в локомотивное депо Хабаровск-2, ЭЧ-2, контроль исполнения приказа возло-



ВОЛЕЙБОЛ

жен на исполняющего обязанности начальника станции Хабаровск-2 Е.А. Ляшенко. Для дальнейшего контроля копия данного приказа передана председателю Хабаровского филиала Дорпрофсожа Е.Н. Сандакову и в Хабаровский центр организации работы станций. Ревизорским составом решение данной проблемы будет держаться на постоянном контроле.

Владимир БОДАГОВ
Фото автора

ПОЛИЦИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

ТРАГЕДИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Очередная трагедия произошла на железной дороге в октябре. В дежурную часть Хабаровского Линейного Управления Министерства внутренних дел на транспорте поступило сообщение о том, что вблизи железнодорожных путей найден обгоревший труп мужчины.

Информация о людях, погибших по своей неосторожности, в дежурную часть поступает практически каждый день, но сотрудники полиции не огрубели и не очерствели за много лет службы и каждый раз переживают, получая такое сообщение. Особенно в этот раз, когда погибшим оказался совсем ещё молодой человек.

Выехавшая на место происшествия следственно-оперативная группа была повергнута в шок от увиденного. Возле высоковольтной опоры в железнодорожном парке у обочины в кусты лежал скорчившийся обгоревший труп молодого человека. По словам судебного эксперта, смерть наступила ещё ночью, примерно в два часа. Это же подтвердили и электрики — у них в это время произошло короткое замыкание.

В результате проведённых мероприятий через два дня личность погибшего удалось установить. Им оказался семнадцатилетний парень, житель посёлка Горного, Солнечного района. Сейчас никто



не может сказать, что случилось ночью в железнодорожном парке — лезть на высоковольтную опору под напряжением 27000 вольт.

В связи с произошедшим хочется в очередной раз напомнить о правилах поведения на объектах железной дороги. Уважаемые граждане, будьте внимательны и осторожны, когда ходите на объектах железнодорожного транспорта. Чётко соблюдайте и напоминайте детям правила поведения на железной дороге!

Татьяна ШАДРИНА,
старший инспектор отделения по делам несовершеннолетних
Хабаровского Линейного Управления МВД
России на транспорте

СИЛЬНЕЙШИХ ЖДЁТ НОВОСИБИРСК

В Хабаровске, в спортивном комплексе Центра реабилитации локомотивных бригад прошли соревнования предварительного этапа Международного первенства ОАО «РЖД» по волейболу среди юношей 14-15 лет «ЛокоВолей».

В течение трёх дней вели соперничество восемь команд из Хабаровского, Приморского и Камчатского краёв, Амурской, Сахалинской областей и Еврейской автономии. Команды были разбиты на две подгруппы и все игры, по правилам турнира, проводились до двух побед.

До выхода в полуфинал две команды в своих подгруппах переиграли всех соперников — юные волейболисты из Владивостока (тренер Александр Стаценко) и Благовещенска (тренер Александр Антонюк). Они уверенно дошли и до финала.

Без сомнения, это была лучшая игра турнира, напряжённая с накалом страстей, как на площадке, так и среди болельщиков на балконах. Юные волейболисты показали высокий уровень. Правда, с первых минут игры успех был на стороне Приморцев. Ребята довольно легко забивали мячи. И при счёте 7 : 0 тренер Александр Антонюк взял второй минутный перерыв. После которого воспитанники Александра Павловича сумели, что называется, собраться, и выровняли игру. Но всё же проиграли первую партию со счётом 16 : 25. Зато во второй — одержали победу со счётом 25 : 18. С переменным успехом, в одно-два очка, шла игра в третьей партии. При счёте 13 : 13 два победных мяча сумели забить соперники из Владивостока. Ребята завоевали золотые медали, кубок и путёвку на финал в Новосибирск.

Бронзовые медали на этом турнире завоевали юные волейболисты из Хабаровска (тренер Владимир Мельниченко). В борьбе за третье место они уверенно переиграли соперников из Облучья (тренер Алексей Шереметьев), со счётом 2 : 0 (25 : 14 и 25 : 15).

Лучшим игроком турнира признан Максим Булавин из Владивостока, а лучшим нападающим — Гардей Лабушев из Благовещенска. Денис Шевченко из Хабаровска — лучший блокирующий, Максим Леонов из Владивостока — лучший связующий, а Александр Горлов из Облучья — лучший защитник.

В Новосибирске с 24 по 27 ноября состоится финал Международного турнира, в котором будут участвовать команды-победительницы из семи регионов России, а так же юные волейболисты из Казахстана и Японии.

Инициатором волейбольного юношеского международного турнира стала Новосибирская детско-юношеская спортивная школа «Локомотив».

— Турнир в Хабаровске, — сказал после соревнований директор Новосибирской ДЮСШ «Локомотив», заслуженный тренер России, мастер спорта СССР Владимир Барабанов, — организован на высоком уровне, без каких-либо сбоев, всё чётко по плану, как на железной дороге заведено. Мы заинтересованы, что бы в нашем регионе Сибирь — Дальний Восток развивался детский волейбол. Поэтому все заботы и хлопоты взяли на себя, конечно, при финансовой поддержке компании ОАО «РЖД». Увидел хороший уровень команд. Есть перспективные мальчишки в командах Владивостока, Благовещенска и Хабаровска. Но финал в Новосибирске покажет, команда из какого региона окажется сильнее.

О том, что все команды хорошо подготовились к этому турниру, говорил и главный судья соревнований Борис Воротилин из Хабаровска. — И наши мальчишки вполне могли попасть на этом турнире в финал, — говорит Борис Васильевич, — технически и тактически готовы, а вот психика немного подвела. Соревнования очень понравились. Такого уровня юношеского волейбольного турнира давно не было в Хабаровске.

Влад БОГДАН

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ В БОЕВОЙ ИГРЕ

На туристической базе ЗСТ в окрестностях Биробиджана состоялась боевая игра по спортивному пейнтболу на первенство Биробиджанской дистанции пути. Перед боем, как и полагается – был инструктаж, экипировка и... жеребьёвка.

Работники дистанции участвовали в боевой игре в этом году второй раз и поэтому вели стрельбу уверенно и тактически грамотно. В боевом соперничестве участвовало четыре команды. Боевые действия команд проходили в большей степени в равной борьбе и сложной. Никто позиций легкой не сдавал. И лучшие команды пришлось выявлять только после трёх этапов игры.

— В финальном бою, — рассказывает председатель профсоюзного комитета Биробиджанской дистанции пути Ольга Киреева, — развернулась не шуточная борьба между командами «Монолит» и «Сталь». Но произошла не предвиденная ситуация, у оставшихся «в живых» бойцов закончились патроны (маркировочные шары). И, пока одни размышляли, что делать дальше, боец из команды «Монолит»

рванул на позицию противника, схватил флаг и доставил его на свою позицию. Забавной оказалась ситуация, со стороны.

Победителем в боевой игре спортивного пейнтбола на первенство Биробиджанской дистанции пути стала команда «Монолит» из цеха дефектоскопии под командованием Антона Гавина, оператора дефектоскопической тележки. Серебряным призёром стала команда «Сталь» из Седьмого околота станции Бира, под командованием Василия Чугунова, монтера пути.

— Остаётся добавить, — говорит Ольга Киреева, — пейнтбол не знает возрастных границ. Поэтому приятно было видеть участников, фактически, всех возрастов и разной физической комплекции. А какой заряд бодрости получают участники боевой игры, и с какими впечатлениями возвращаются домой. Это надо видеть.

Боевая игра окончена, а на участках ПЧ – 2 ещё долгое время будут вспоминать моменты боевой игры в пейнтбол.

Ольга Алексеева
Биробиджан, ПЧ-2



ПОБЕДИТЕЛИ

ТАТЬКОВЫ — ЛУЧШИЕ

В посёлке Берк кит на сцене торгового общественного центра (ТОЦ) состоялся конкурс «Моя семья». Традиционно этот конкурс организует Дом культуры «Дружба».

В номинациях конкурса — выставка «Семейное дерево», «Визитки», «Наша традиция» и «Импровизация». Впервые в традиционном конкурсе победил семья Татьковых — Ольга, Андрей, Свет и Ксюша. Ольга работала сиротным листом в Берк китской дистанции пути, Андрей — монтером пути в дистанции, их двенадцатилетняя дочь



Свет учится в школе, четырёхлетняя Ксюша ходит в детский сад. Кстати, Ольга активно помогает в общественной жизни профсоюзной организации ПЧ-23.

19 ноября в Нерюнгри семья Татьковых примет участие в семейном конкурсе среди победителей Нерюнгринского района.

курс среди победителей Нерюнгринского района.

Татьяна РОДИОНОВА,
распределитель работ
ПЧ-23 и председатель
профсоюзного комитета

ПОБЕДА ПРИМОРСКИХ СВЯЗИСТОВ

В октябре состоялась Спартакиада Хабаровской дирекции связи. В соревнованиях участвовали пять команд, по десять спортсменов в каждой.

Четыре команды региональных центров связи — Хабаровского, Владивостокского, Комсомольского и Тындинского — и команда Хабаровской дирекции связи. В программе соревнований были включены плавание, женский мини-футбол, волейбол, дартс, шашки «в поддвки», настольный теннис и перетягивание каната.

Второй раз проводился женский мини-футбол, вызывающий массу эмоций. Напряжёнными были игры в классический волейбол.

По результатам первого дня соревнований борьба

была только накалилась, и команда Владивостока лишилась победы претендентов. Во второй день лишь после окончания соревнований определился победитель — Владивостокский РЦС. Второе место заняла команда Хабаровского РЦС. Интересно, что обе команды в итоге набрали одинаковое количество очков, но Хабаровск не уступил по количеству побед в отдельных видах соревнований. Хабаровская дирекция связи заняла третье место.

Владивостокская команда лишилась победы претендентов на кубок и золотые медали. Соответственно призёры награждены серебряными и бронзовыми медалями. Все участники получили хороший заряд бодрости и радости по поводу своих успехов с нашими хорошими впечатлениями, уже наступившим в будущем году, 2012!

Александра ЛЕНЧЕНКОВА,
инженер по охране труда
Хабаровского РЦС



Редактор — В. Г. Бодгов

Дизайн и верстка — Информационный центр дорпрофсоюз. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 5300 экз. Зкз № 6420 Подписано в печать по графику и фактически 08.11.2011 в 12:20. Цена свободная.

Резервуар	Следствие переключения	Изображение линиями	Где и с чужой рай?	Репутация	Выжимка семян	Столица Гвинеи
Лысый аист	Язык колокола	День ангела	Похвальная поэзия	Изобретатель	Народ в Польше	Служебная собака
Предел обжорства	Мать Прометей	... и Гомора	Десятигранник	Минеральная краска	Английский Иван	Герда
Они исчезают в поднебесье	"Шестисотый" на воде	Покровитель	Имя перевертыш	Золотосная ...	Комик де Фюнес	
Мельчайшая частица		Исполнительный газ	Соляной раствор	Извилина	Уголовник	Мясное кушанье
Пенопласт	После похорон	Античная баня	Телеграфная азбука	Суккачев	Бесконечное украшение	
"Забить козла"	Прибыль наоборот	Архитектурный стиль	Родственный фазан	Поэма Гомера	"Одежда" шкены	
Насмешник	Покрывало невесты	Грузинская флейта	Густой туман	Его женил Петр I	Познота (антоним)	
Пропитка для дерева	Звукопринимающий	Чуть	Родич верблюда	"Лошадный гольф"		
Клятва рыцаря	Пошварочная					

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Учредитель и издатель: Дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Российского

профсоюз железнодорожников и транспортных строителей Дальневосточной железной дороги. Газет зарегистрирован управлением в Федеральном центре службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по ДФО. Свидетельство ПИ № ФС

15-0499 от 23.04.2007 г.

Адрес редакции и издателя: 680000, Хабаровск, ул. Муравьев-Амурского, д. 20, дорпрофсоюз. Телефон — 38-45-63 (4-45-63). E-mail: DP_BodagovVG@upr.dv.dg.ru; dsbov@yandex.ru