



## МЫ ВМЕСТЕ!

**Сотни хабаровчан собрались 18 марта на митинг в поддержку присоединения Крыма к России.**

Члены РОСПРОФЖЕЛ тоже вышли на Комсомольскую площадь плечом к плечу с активистами общественных организаций, трудовых коллективов, ветеранских организаций и патриотических клубов, чтобы заявить: «Мы вместе!».

Тёплый мартовский ветер полощет порывами плакаты и транспаранты в руках митингующих: «Россия и Крым — вместе навсегда!», «Мы за мир!», «Россия своих не бросает!», «За свободу! За суверенитет! За Путина!».

— Крым вернулся в состав России, Крым вернулся домой, Крым и Россия снова стали одной семьёй, — открыл митинг со сцены уполномоченный по правам человека в Хабаровском крае Юрий Березуцкий. — Это исторический факт. Я помню тот замечательный порыв на народном сходе, ко-

торый прошёл ровно год назад, когда мы собирались, чтобы сказать: «Крым, добро пожаловать домой!». И сегодня мы говорим: «Крымчане, вы дома, вы в нашей большой семье, которая громко в веках зовётся Россией».

Этот день стал особенным для каждого из нас. Недаром депутат Государственной Думы от Хабаровского края Сергей Фургал предложил сделать 18 марта памятной датой — Днём принятия Крыма и Севастополя в состав России. Если это случится, то первую годовщину мы запомним навсегда. На проведённом по всем нормам международного права референдуме более 95 процентов крымчан проголосовали за выход из Украины. Быть вместе с Россией — так решили сами крымчане, и их поддержали большинство россиян.

Сегодня мы вместе строим наше государство, вместе преодолеваем все трудности, вместе хотим, чтобы

страна стала сильнее и богаче.

На митинге в Хабаровске выступили не только общественники, но и настоящие герои.

— Мы собрались сегодня, чтобы выразить свою радость и восхищение событию «крымской весны» прошлого года, — отметил ветеран Великой Отечественной войны, полковник в отставке Борис Кожевников. — Как сказал президент: «Крым вернулся в родную гавань».

Заместитель председателя дорожного комитета профсоюза Виктор Шведов считает, что жители полуострова, присоединившись к России, выиграли, в том числе, и в социальном плане.

— Владимир Путин пообещал, что «крымчане не должны ничего потерять», — напомнил Виктор Вла-

димирович. — Насколько я могу судить, после вхождения Крыма в состав России в регионе начался рост зарплаты, выплата социальных пособий, открываются новые рабочие места. Самое главное — жители Крыма приобрели социальную защищённость. Во многом это и заслуга профсоюзов, чем можно гордиться.

К хабаровчанам активно присоединились и жители муниципальных районов края — Охотского, Вяземского, Хабаровского, района имени Лазо.

Завершился митинг торжественной церемонией передачи саженца дальневосточного кедра и семян амурского бархата — символов Хабаровского края — на крымскую землю.

**Влад СЕРЕБРЕННИКОВ**  
Фото автора



## ОКАЖЕМ ПОМОЩЬ ПОСТРАДАВШИМ В НОВОРОССИИ

Объявлен сбор средств для гуманитарной помощи гражданам Луганской и Донецкой народных республик.

В связи с обращением президента ОАО

«РЖД» В. И. Якунина, председателя РОСПРОФЖЕЛ Н. А. Никифорова, председателя Центрального совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта Н. П. Грому от 06.03.2015 №3446 коллектив Дальневосточной железной дороги совместно с Дорпрофжел предлагают поддержать инициативу оказания помощи пострадавшим во время вооружённого конфликта на востоке Украины. Все желающие могут перечислить посильную

сумму на расчётный счет.

### Реквизиты счёта

Получатель средств: Некоммерческая организация Благотворительный фонд «ПОЧЁТ»  
ИНН 7708123958  
р/с 40703 810600020001078  
филиал № 7711 ВТБ24 (ПАО), г. Москва  
к/с 30101810800000000171  
БИК 044525171

### СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ I

### С заботой о престиже профессии

В декабре 2014 года председателем Тындинского филиала Дорпрофжел назначен Игорь Томенко

На стр. 2

### Куда ведёт трещина в стене

Почему некоторые руководители не спешат создавать подчинённым безопасные условия труда?

На стр. 4

### Работа признана недостаточной

Президиум Дорпрофжел рассмотрел вопрос о состоянии и мерах по обеспечению безопасности движения поездов в 2014 году

На стр. 5

### Тревожиться не о чём

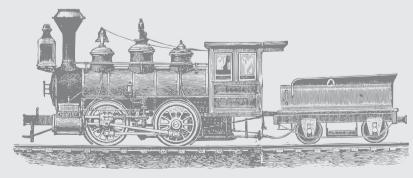
Почему некоторые работники компаний перед выходом на пенсию неожиданно изъявляют желание выйти из профсоюза?

На стр. 5

### Повысим эффективность «первичек»!

РОСПРОФЖЕЛ объявляет о проведении смотра-конкурса

На стр. 6



# С ЗАБОТОЙ О ПРЕСТИЖЕ ПРОФЕССИИ

**В декабре 2014 года председателем Тындинского филиала Дорпрофжел назначен Игорь Томенко.**

Любая профсоюзная организация существует для того, чтобы защищать интересы тружеников, быть для них опорой и поддержкой. Сейчас железнодорожным профсоюзам приходится решать серьёзные вопросы, связанные с общими кризисными явлениями и жёсткой конкуренцией на рынке транзитных грузопотоков. На дороге в целом, в том числе в Тындинском регионе, внедряются современные технологии перевозочного процесса, что требует дополнительных усилий по обеспечению безопасности движения поездов и охране труда. Но всё это никоим образом не должно влиять на социально-экономическое положение работников, решение социальных вопросов и реализацию льгот и гарантий коллективного договора, — убеждён Игорь Томенко.

Мы попросили Игоря Александровича поделиться своим видением роли общественной организации на железнодорожном транспорте.

— Деятельность профактива региона направлена на укрепление единства профсоюза, повышение его роли в решении социально-экономических задач, — сказал Игорь Томенко. — Я имею в виду чёткое соблюдение трудовых прав и обязанностей не только работников, но и работодателей, активизацию деятельности уполномоченных лиц по охране труда.

Решение целого комплекса вопросов — от обеспечения спецодеждой и обувью, соблюдения режима труда и отдыха локомотивных бригад до повышения эффективности работы уполномоченных лиц по охране труда — позволяет укреплять исполнительскую дисциплину во всех звеньях производства, поднять уровень контроля и исполнения принимаемых решений.

Реализация трудовых прав и гарантий тружеников железнодорожного транспорта — заслуга коллективных договоров компаний. Это стабильная выплата зарплаты и её ежегодная индексация, медицинское обслуживание на основе корпоративной системы добровольного медицинского страхования. Это бесплатный проезд по разовым транспортным требованиям, лечение и отдых с частичной оплатой путёвок в оздоровительные учреждения страны. Это материальная помощь, в том числе при уходе в очередной отпуск, единовременное поощрение за добросовестный труд при уходе на пенсию, а также другие льготы в социальной сфере.

В повседневной работе я руководствуюсь тремя основополагающими документами — Коллективным договором, Трудовым кодексом РФ и Правилами технической эксплуатации.

тации Российской железных дорог — и приобщают к такой практике руководителей первичных профсоюзных организаций и сотрудников аппарата филиала Дорпрофжел. А это достаточно значительная сила: в Тындинском регионе действует 39 первичных профсоюзных организаций железнодорожных предприятий. В их составе 151 профгруппа, 70 цеховых комитетов. Вместе с неработающими пенсионерами они объединяют 14588 человек. Охват профсоюзным членством работающих — 98,8 процента.

Тесный контакт у меня установлен с техническим инспектором труда Тындинского филиала Дорпрофжел Вадимом Викторовичем Валиевым, который совместно с уполномоченными по охране труда и председателями ППО на местах систематически проводит проверки соблюдения техники безопасности. Среди нарушений наиболее распространены неправильная и небезопасная эксплуатация оборудования, машин и механизмов. Обращаемся к руководителям предприятий с требованием исправить положение. В отдельных случаях грубых нарушений правил безопасной эксплуатации оборудования применяются запре-

Соблюдением трудового законодательства занимается правовой инспектор труда нашего филиала Елена Леонидовна Конфедератова. Всем известна её принципиальность при проверках. Значительная часть нарушений устраняется в указанные в представлениях сроки.

Многие вопросы выносятся на заседания президиумов филиала Дорпрофжел. Рассматриваются коллективные и индивидуальные обращения членов профсоюза. На личный при-

нов профсоюза. Наличный приём для получения юридических консультаций приходят работники Дальневосточной железной дороги — члены профсоюза. Правовой инспектор труда вместе со специалистами по социальной сфере, охране труда, кадровыми работниками, проводит обучение профактива предприятий.

— Бесперебойная и качественная работа железнодорожного транспорта немыслима без социального партёрства руководства дороги и профсоюзов. Что предпринимается для укрепления партёрства между руководством Тындинского региона Дальневосточной магистрали и филиала Дорпрофжел?

— Важность такого взаимодействия трудно переоценить. Оно выражается в том, что работники проникнуты сознанием своей роли и ответственности каждого в обеспечении безопасности движения поездов, укреплении трудовой дисциплины, улучшении условий труда, быта, соблюдении норм и правил техники безопасности, что в конечном итоге по-



Председатель Тындинского филиала Дорпрофжел Игорь Александрович Томенко

## ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

**ТОМЕНКО Игорь Александрович.** Родился в 1965 году. Образование высшее — окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта. После службы в армии работал на строительстве Байкало-Амурской магистрали и на предприятиях железной дороги. Неоднократно обучался на курсах профессиональной подготовки и повышения квалификация при Дальневосточном государственном университете путей сообщения. В последние годы был заместителем начальника восстановительного поезда станции Тында. Принимал активное участие в деятельности профсоюзных организаций. Отмечен Благодарностью Министра транспорта РФ. Женат. Имеет дочь и сына.

Летом «Надежда» действует как оздоровительный лагерь для детей железнодорожников, в нём отдыхают 500-600 ребятишек.

шек.

Много и других насущных задач, реализовать которые предстоит вместе, особенно в ны-

нешнем, таком сложном, году.

— Вы активно вникаете в жизнь профсоюзных организаций, бываете на предприятиях не только Тынды, но и линейных станций. Что особенно беспокоит сейчас?

— Недавно я вернулся из ежеквартального объезда, проводимого заместителем начальника Дальневосточной магистрали по Тындинскому региону Юрием Алексеевичем Пироговым. Комиссия с участием профактива детально вникала в положение дел на местах. Вскрылись довольно неприглядные факты, касающиеся технологического жилья, где обитают семьи ма-

шинистов и путейцев.

Например, предприятие «Коммунальные системы БА-Ма», используя лазейки в законодательстве, стало выставлять проживающим в квартирах счета за услуги ЖКХ как юридическим лицам, приравняв их к пользователям — промышленным предприятиям. Из-за этого ежемесячная плата подскочила более чем в два раза. Сей-

час за трёхкомнатную квартиру железнодорожник выкладывает «Коммунальным системам БА-Ма» двадцать с лишним тысяч рублей вместо десяти, как это было раньше, до «новаций» поставщиков тепла и горячей

ставщиков тепла и воды.  
По этому поводу у меня есть обращение коллектива оборотного депо станции Верхнезейск, работники которого имеют квартиры в технологическом жилье. Будем обращаться за содействием в Дорпрофжел, принимать другие меры, чтобы помочь людям.

Вызывают беспокойство и проблемы путевого комплекса. Они требуют серьёзного изучения и принятия конструктивных мер.

ния и принятия конкретных мер. Дел впереди немало. Но я уверен, что укрепление исполнительской дисциплины во всех звеньях профсоюза, усиление контроля и проверки исполнения, повышение требовательности к профсоюзным кадрам, личной ответственности за порученное дело и реализацию принимаемых решений позволяют обеспечить социальную, экономическую и правовую защиту членов РОСПРОФЖЕЛ и поднять престиж профессии труженика стальных магистралей.

---

**Геннадий АСТАХОВ**  
Фото из личного архива  
И. А. Томенко



## НЕПРОСТЬЕ ЗАДАЧИ

**На ДВЖД в 2015 году планируется отремонтировать 488,7 км железнодорожных путей**

В Хабаровске под председательством начальника Дальневосточной железной дороги Михаила Заиченко состоялся технико-технологический совет, посвящённый вопросам ремонтно-путевых работ в 2015 году.

Как было отмечено на заседании совета, исполнение поручений Правительства РФ по развитию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, постоянно увеличивающийся грузопоток в направлении станций Дальневосточной железной дороги, а также совершенствование предоставляемых услуг в рамках увеличения веса и скорости движения поездов способствуют значительному росту

нагрузки на железнодорожную инфраструктуру.

— Перед нами стоит непростая задача: произвести значительный объём работ по модернизации железнодорожной колеи, — отметил Михаил Заиченко. — Но опыт прошлых лет, когда нам пришлось функционировать в режиме ограничений из-за реконструкции важнейших тоннелей — Кипарисовского и Облученского, — показал, что наладить ритмичное движение грузовых поездов и одновременно производить ремонтные работы без ущерба пропускной способности дороги нам по плечу.

Основная часть ремонтных мероприятий запланирована на летний сезон. В том числе будут произведены замена 85 км старых рельсов новыми и замена 201 комплекта стрелочных переводов. По сравне-

нию с 2014 годом значительно увеличился объём тяжёлых видов работ, например, по модернизации 452,8 км железнодорожной колеи, что на 32 процента больше аналогичного показателя прошлого года. В Комсомольском регионе будет модернизировано 87,9 км пути, в Тындинском — 77,9 км, в Хабаровском — 104 км, во Владивостокском — 132,8 км, в Сахалинском — 50 км.

На 2015 год запланирован также капитальный ремонт путей ключевых станций Хабаровск-1, Хабаровск-2, Находка-Восточная, Уссурийск, Владивосток. На Сахалине будет произведено укрепление железнодорожного земляного полотна на участках Макаров — Туманово и Чехов — Пионеры, проходящих вдоль морского берега.

По информации rzd.ru

## В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ БОЛЬНИЧНЫЕ И ДЕКРЕТНЫЕ ИДУТ «НА УРА»

**В Хабаровском региональном отделении Фонда социального страхования подвели итоги прошлого года и рассказали об изменениях в законодательстве об обязательном социальном страховании.**

По статистике, 97 процентов выплат пособий в рамках обязательного социального страхования в крае — «больничные» и «декретные». За год региональное отделение выплатило в общей сложности более 570 тысяч пособий на сумму почти 6 млрд руб., на 12,3 процентов больше, чем годом ранее.

По-прежнему большой статьей расходов остается производственный травматизм: единовременных страховых выплат пострадавшим на производстве за год было выплачено 23 млн руб., почти в три раза больше, чем в 2013 году. А общая сумма ежемесячных страховых выплат выросла почти на 10 процентов — 459 млн руб.

Как рассказал управляющий региональным отделением ФСС Ан-

дрей Деркач, пилотный проект по прямым выплатам работникам пособий в рамках обязательного социального страхования, к которому Хабаровский край примкнул три года назад, в 2015 году продолжится. Для хабаровчан, особенно в нынешних условиях, это большое везение. В регионах, где сохраняется старая (зачетная) система выплат пособий в рамках обязательного социального страхования, нередки конфликтные ситуации между работниками и работодателями, ссылающимися на «финансовые трудности».

Среди главных изменений, внесенных в законодательство об обязательном социальном страховании в 2015 году — предоставление права

на получение пособия по временной нетрудоспособности и в связи с материнством работающим иностранным гражданам, временно пребывающим на территории РФ. При условии, что работодатель не менее шести месяцев до наступления страхового случая уплачивал за них страховые взносы.

Пособия семьям с детьми в рамках обязательного социального страхования с 1 января 2015 года проиндексированы на 5,5 процентов. Размер пособия на погребение в 2015 году также увеличен до 5 тыс. 277 руб.

По данным Хабаровского регионального отделения ФСС



## ЮРИДИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ



**На вопросы работников Дальневосточной железной дороги отвечает главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге Александр Владимирович Лысенко (тел. 38-41-32 (4-41-32))**

— По вине работника был нанесён ущерб предприятию на сумму 13000 рублей. Издан приказ на удержание ущерба из заработной платы, но не больше среднемесячного заработка. Зарплаток работника составляет 20000 рублей. В каком размере мы имеем право взыскать ущерб и нужно ли заявление работника на удержание суммы ущерба? Должен ли работник в заявлении указывать размер удержания?

— Согласно статье 248 ТК РФ взыскание с работника суммы причинённого ущерба, не превышающей его среднемесячного заработка, производится по распоряжению работодателя не позднее одного месяца со дня окончательного установления работодателем размера причинённого работником ущерба. В данном случае согласия работника не требуется, но необходимо иметь в виду, что до издания распоряжения с работника необходимо потребовать письменное объяснение по факту причинения ущерба. Удержать можно полную сумму — 13000 рублей, но разбив размер удержания так, чтобы при каждой выплате заработной платы он не превышал 20 процентов от ежемесячной суммы заработной платы.

— Согласно Трудовому Кодексу РФ (статья 101) у нас ненормированный рабочий день с тремя дополнительными днями к отпуску. Где, в каком нормативном документе можно увидеть, сколько раз в месяц могут привлекаться работники к таким удлинённым рабочим дням. Если считать эти три дня к отпуску, то за год выходит, что нам по норме только 24 часа идёт в оплату. А остальное время мы что, должны «подарить»? Руководитель отдела говорит, что отгулы за это время не положены.

— К сожалению, законодательно не закреплено количество рабочего времени, в течение которого работники с ненормированным рабочим днём могут привлекаться к работе за пределами рабочего дня. Статья 101 ТК РФ говорит об эпизодическом привлечении, то есть такое привлечение не должно входить в норму и для привлечения работника к труду сверх рабочего дня должны быть веские производственные причины.

— На предприятии было сокращение штата. Работника с его согласия перевели на время отпуска по уходу за ребёнком основного работника. Основной работник должен выйти из отпуска. Как быть с работником, чья должность была сокращена? Должен ли работодатель опять проводить процедуру сокращения или уволить работника по истечении срока трудового договора?

— При сокращении работнику предлагаются все вакантные должности, том числе и временно вакантные. При переводе на такую должность с работником заключается дополнительное соглашение к трудовому договору, в котором указывается, что трудовой договор является срочным на время отсутствия основного работника. При выходе на работу основного работника работник, находившийся под сокращением, увольняется в связи с окончанием срока трудового договора по пункту 2 статьи 77 ТК РФ.

# КУДА ВЕДЁТ ТРЕЩИНА В СТЕНЕ

**Почему некоторые руководители не спешат создавать подчинённым безопасные условия труда?**

В июле 2014 года председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров в письме на имя старшего вице-президента ОАО «РЖД» Валентина Гапоновича указал на неприемлемые условия содержания части бытовых помещений, производственных зданий и сооружений компании. Многочисленные нарушения были выявлены проверками, проведёнными техническими инспекторами труда профсоюза.

Первая реакция последовала немедленно. Но до сих пор решили проблему далеко не везде.

Так, в июле прошлого года в ходе плановой проверки механизированной автобазы на Тындинском регионе технический инспектор филиала Дорпрофжел В.В. Валиев обратил внимание на наличие трещин и перекосов стен внутри помещений административного здания.

Сложно себе представить, что С.В. Баркову, начальнику дистанции НГЧ-9, на балансе которой находится здание, или начальнику автобазы И.З. Гранкову неизвестно об этой ситуации. Ведь ещё в июле 2013 года комиссия Тындинской дистанции гражданских сооружений в акте визуального осмотра двусмысленности не оставила: «...здание находится в аварийном состоянии. Вследствие неравномерных осадок грунтов, их низкой несущей способности (лёссовые, сильно водонасыщенные) произошла неравномерная осадка здания, особенно северной части. Имеются сквозные трещины в стенах, перегородках здания. Из-за просадки фундамента произошла сдвиговая панель перекрытия, что значительно влияет на устойчивость здания, создаёт опасную аварийную обстановку. Раскрытие трещин в стенах и перегородках достигает 30 мм и более. Опирание плит перекрытий в северной части здания менее 60 мм».

Члены комиссии в этом же акте резюмировали: дальнейшая эксплуатация аварийного здания невозможна, это создаёт угрозу жизни работников автобазы. Необходимо срочно

произвести инструментальное обследование здания с выдачей проектных решений по его ремонту и усилению.

Однако и через год административное сооружение продолжало функционировать. Проверка, проведённая технической инспекцией труда совместно с руководством автобазы в сентябре 2014 года, установила, что в здании организовано 20 рабочих мест, расположено 11 кабинетов, санузел, технический класс на 30 обучаемых, комната приёма пищи и бытовое помещение.

— В ходе проверки выявлено, что в каждом кабинете, в коридоре и на фасаде здания имеются трещины различной длины и толщины, наблюдается просадка здания, отставание плит перекрытия от несущих стен, просадка полов в коридоре и кабинетах, — рассказывает технический инспектор филиала Дорпрофжел Вадим Валиев. — В общей сложности было произведено 10 замеров и сделано 47 фотографий. После проведённого обследования и составления акта начальнику автобазы выдано требование о приостановке работ в случае непосредственной угрозы жизни и здоровью работников.

А теперь вспомним, что ещё в 1962 году Институт земной коры Сибирского отделения АН СССР начал планомерные сейсмологические исследования по трассе БАМа, на которой фиксировали значительную сейсмическую активность. Из крупных землетрясений на сегодня известны Северобайкальское (9 баллов), Муйанское, Усть-Муйское (7-8 баллов), Кодарское (8 баллов), Олекминское и Нюклинское (по 9 баллов), Тас-Юряхское (9-10 баллов).

27 июня 1957 года в районе северных отрогов хребта Удокан произошло Муйское землетрясение силой 10-11 баллов, при котором на земной поверхности образовалась система трещин и разломов общей протяжённостью около 300 км. В результате в этом районе сдвинулись русла рек, возникли новые озёра, местами обрушились горные склоны. Это землетрясение вошло в каталог мировых сейсмических событий последнего времени.

По идее, если верить завер-

шенному вспоминанию Вадима Валиева, здание автобазы не должно было выдержать такого землетрясения.

По идее, если верить завер-

шенному вспоминанию Вадима Валиева, здание автобазы не должно было выдержать такого землетрясения.



ниям строителей, почти все дома в Тынде, построенные в советское время, должны выдерживать толчки до 9 баллов по шкале Рихтера. Но, посмотрев внимательно на снимки стен и перекрытий административного здания механизированной автобазы, можно с уверенностью сказать, что ему для обрушения хватит и лёгкой подвигки грунтов.

Красный свет зажёгся: трагедия может случиться в любой момент, поэтому рабочий персонал надо срочно переводить в другие помещения. Тем более, что в Тынде на первом этаже инженерно-лабораторного корпуса Тындинской дистанции гражданских сооружений пустуют вполне подходящие неэксплуатируемые помещения площадью 608 квадратных метров с центральным отоплением и водоотведением, горячим и холодным водоснабжением.

Казалось бы, всем ответственным и заинтересованным организациям надо действовать оперативно и слаженно. Не являясь балансодержателем здания, руководство автобазы в лице исполняющего на тот момент обязанности начальника А.В. Калюжного обратилось к руководству Дирекции эксплуатации зданий и сооружений и НГЧ-9 с просьбой принять меры по переводу сотрудников автобазы, либо помочь решить проблему. Однако до сих пор ни от начальника дистанции С.В. Баркова, ни от начальника Дирекции В.П. Банаха ответа на эти просьбы не последовало.

— В настоящее время работники автобазы продолжают выполнять свои трудовые обязанности в аварийном административном здании, — говорит Вадим Валиев. — Никаких действий в ответ на обращение руководства автобазы и профсоюза о выводе работников из аварийного здания балансодержателем не предпринимается. Впереди весна, грунт начнёт таять, и неизвестно, ка-



кие будут последствия.

Напомним, что основное правило охраны труда — профилактика производственного травматизма, которая напрямую зависит от мгновенного реагирования и качественного решения вопроса.

— Обычно нам хватает собственного ресурса, чтобы убедить руководителей устраниить нарушения. Но если в этом конкретном случае положение в ближайшее время не изменится, профсоюз вынужден будет обратиться в федеральные надзорные органы исполнительной власти вплоть до прокуратуры, — прокомментировал ситуацию главный технический инспектор труда Дорпрофжел Владимир Кульков. — Согласно изменениям Кодекса об административных правонарушениях в настоящее время нарушение государственных нормативных требований охраны труда влечёт предупреждение или наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от двух до пяти тысяч рублей; на юридических лиц — от 50 до 80 тысяч. Невыполнение в установленный срок или ненадлежащее выполнение законного предписания должностного лица Роструда влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от 30 до 50 тысяч рублей или дисквалификацию на срок от одного года до трёх лет; на юридических лиц — от 100 до 200 тысяч рублей. Но человече-

ская жизнь несравнима ни с какими штрафами. Чем дольше затягивается процесс решения данного вопроса, тем быстрее может прийти беда.

Но ведь не зря говорят на Руси: пока гром не грянет, мужик не перекрестится. Ещё дымятся руины сгоревшего торгового центра «Адмирал», под которыми погибли 17 человек, а более 50 признаны пострадавшими. В Тынде, в отличие от Казани, трагедию ещё можно предотвратить.

Почему же молчат в Дирекции эксплуатации зданий и сооружений? Может, ждут возможного грядущего перевода автобазы в аутсорсинг, чтобы не вкладывать средства в обследование здания и его ремонт? Но и в этом случае здания и сооружения останутся на балансе дирекции. Поэтому предоставить людям нормальные безопасные условия труда — обязанность её руководителей.

На всякий случай посоветуем им внимательно прочитать статью 143 уже Уголовного кодекса, гласящую, что «нарушение требований охраны труда, если это повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека», в случае смерти нескольких человек наказывается лишением свободы сроком до пяти лет с лишением права занимать определённые должности. Стоит ли доводить дело до этого?

**Влад СЕРЕБРЕННИКОВ**



## РАБОТА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПРИЗНАНА НЕДОСТАТОЧНОЙ

**Вслед за социально-экономическим форумом состоялось заседание Президиума Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге. Первым и основным вопросом, который рассмотрели участники заседания, стала информация о состоянии и мерах по обеспечению безопасности движения поездов на Дальневосточной железной дороге в 2014 году.**

За 12 месяцев на инфраструктуре Дальневосточной железной дороги допущено одно крушение в дизель-поезде, одно крушение в грузовом поезде, произошло 736 событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, в том числе два схода в грузовых поездах, проезд на заезжающий сигнал светофора, 46 событий с пассажирскими поездами. За отчётный период 2013 года произошли два крушения в грузовых поездах, 502 события, в том числе семь сходов подвижного состава в поездах и один в пассажирском, 37 событий с пассажирскими поездами.

При плановом целевом показателе безопасности движения на 2014 год 2,4122 событий/млн поездо-км, выполнено 1,6753 события/млн поездо-км (или 70 процентов к заданному) со снижением на 30 процентов.

— Снижение достигнуто не потому, что стали лучше работать и снизили количество нарушений технической безопасности, — сказал первый заместитель главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов Вячеслав Скрипка, — а потому, что с июля прошлого года с передачей локомотивов в ООО «ТМХ-Сервис» изменился порядок учёта нарушений, и те нарушения, которые раньше учитывались за дирекцией тяги, стали учитываться за сторонней организацией. Это касается, например, задержек поезда на перегоне дистанции из-за неисправности локомотива, составивших в 2013 году более 70 процентов от общего количества нарушений.

Рост событий также происходил по причинам схода подвижного состава в поездах — 2/1 (в

два раза); проезда на запрещающий сигнал светофора — 1/0 (ранее не допускалось); затопления, пожара или нарушения целостности конструкций сооружений инфраструктуры или подвижного состава, связанного с несоблюдением условий безопасности, вызвавших полный перерыв движения поездов хотя бы по одному из путей перегона на один час и более — 3/0 (ранее не допускалось); схода подвижного состава при манёврах — 2/1 (в два раза); повреждения или отказа локомотива, вызвавшего вынужденную остановку пассажирского поезда на перегоне или на промежуточной станции, если его движение продолжено с помощью вспомогательного локомотива — 21/14 (рост в полтора раза); саморасцепа автосцепок в поездах — 1/0 (рост 100 процентов); отцепки вагона от грузового поезда в пути следования из-за нагрева буксы и других технических неисправностей — 9/8 (рост на 12,5 процента); падения на путь деталей подвижного состава — 4/1 (рост в четыре раза); неисправности пути, вызвавшей закрытие движения или ограничение скорости движения поездов до 15 км/ч — 5/1 (в пять раз).

С начала 2014 года на железной дороге учтено 3555 отказов в работе технических средств (по вине территориальных дирекций функциональных филиалов ОАО «РЖД», а также других организаций) против 3942 за аналогичный период 2013 года — снижение на 10 процентов. При снижении количества отказов допущен рост их продолжительности на два процента — с 4983 до 5106 часов. Возросли потери в эксплуатационной работе. Допущен рост количества задержанных грузовых поездов на 57 процентов (6534/4172), пассажирских — на 47 процентов (462/315) и пригородных — на один процент (183/182). По количеству ОТС железная дорога находится на восьмом месте из 16, а по продолжительности — на 12 месте (продолжительность 3555 отказов составила 5106 часов).

За 12 месяцев 2014 года допущено 27 событий с пассажирскими поездами (в 2013 году — 21 со-

бытие), что составляет 128 процентов к аналогичному периоду 2013 года.

На железнодорожных переездах допущено 13 столкновений поездов с автотранспортом, в том числе 11 классифицировано как происшествие на железнодорожном переезде, из которых одно с пассажирским поездом, и два ДТП. За аналогичный период 2013 года допущено 20 случаев столкновения железнодорожного подвижного состава с автотранспортом на переезде (из них два с пассажирскими поездами), в том числе 16 классифицировано происшествиями на переезде и четыре ДТП.

В происшествиях на переездах в 2014 году пострадало 24 человека, из них погибло шестеро. В 2013 году пострадало 14 человек, погибло двое.

Президиум, заслушав отчёт главного ревизора железной дороги по безопасности движения поездов, принял к сведению полученную информацию. Работа руководства структурных подразделений полигона Дальневосточной железной дороги и первичных организаций по выполнению мер, обеспечивающих безопасность движения поездов, укреплению трудовой, технологической дисциплины на Дальневосточной железной дороге, за прошедший 2014 год признана недостаточной.

Главному ревизору железной дороги, профсоюзным комитетам всех уровней рекомендовано активизировать работу по воспитанию у работников ОАО «РЖД» чувства ответственности за выполняемую работу. Председателям филиалов Дорпрофжел, председателям первичных профсоюзных организаций структурных подразделений полигона железной дороги рекомендовано обеспечить выполнение долгосрочной программы дорожно-комитета профсоюза по оказанию содействия администрации в укреплении трудовой, технологической дисциплины и в обеспечении безопасности движения поездов в 2015 году по кругу своих полномочий.

Влад СЕРЕБРЕННИКОВ

### I ПРОФСОЮЗНАЯ РАБОТА I

#### ТРЕВОЖИТЬСЯ НЕ О ЧЕМ

Некоторые работники компании перед выходом на пенсию неожиданно изъявляют желание выйти из профсоюза. Как выясняется, мотивом служит недостоверная информация: по их мнению, в этом случае профсоюзные взносы не будут вычитаться из единого материального поощрения.

Напомним, согласно пункту 5.3.1 Коллективного договора работникам за добросовестный труд в зависимости от стажа работы в компании и в организациях федерального железнодорожного транспорта выплачивается единое материальное поощрение:

Лицам, уволенным по собственному желанию из компании впервые в связи с выходом на пенсию, независимо от возраста, в том числе по инвалидности 1 и 2 группы;

Лицам, уволенным по пункту 5 части 1 статьи 83 Трудового кодекса РФ, в случае признания их полностью неспособными к трудовой деятельности в соответствии с медицинским заключением и установленнием им 1 или 2 нерабочей группы инвалидности.

При этом размер единовременного поощрения за добросовестный труд, в зависимости от общего стажа работы, установлен от одного среднемесячного заработка (стаж 5-10 лет) до шести (стаж свыше 30 лет). Для работников, награждённых знаком «Почётный железнодорожник» или имеющих звание «Лауреат премии РОСПРОФЖЕЛ», размер указанного поощрения увеличивается на 50 процентов.

Чем обоснована тревога будущих пенсионеров о том, что из суммы заслуженного ими поощрения будут вычитаться профсоюзные взносы? Дорпрофжел сделал официальный запрос в Дальневосточный региональный общий центр обслуживания — структурное подразделение Центра корпоративного учёта и отчётности «Желдоручёт» — филиала ОАО «РЖД» с просьбой прокомментировать ситуацию, опровергнуть слухи и успокоить уважаемых людей.

Достаточно быстро — уже в начале марта — был получен ответ за подписью начальника центра Т.В. Пикаловой. Она сообщила, что в соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» на 2014-2016 годы удержание членских взносов производится с начислений, формирующих заработную плату работника, на основании его личного заявления. Перечисление членских взносов в безналичном порядке соответствующей первичной профсоюзной организации осуществляется ежемесячно одновременно с выплатой заработной платы работнику. Перечень видов выплат, с которых производится удержание членских профсоюзных взносов, определён Номенклатурой наименований и кодов видов выплат и удержаний из них работникам организаций железнодорожного транспорта, доведённой письмом Бухгалтерской службы ОАО «РЖД» от 30 ноября 2006 года № ЦБСБМ-11/279.

Профсоюзные взносы не удерживаются с компенсационных выплат, выходных пособий при прекращении трудового договора, материальной помощи, единовременного поощрения при увольнении впервые из ОАО «РЖД» в связи с уходом на пенсию. А также сумм, выплачиваемых работнику в рамках субсидирования, выплат по гражданско-правовым договорам, пособий, выплачиваемых за счёт средств Фонда социального страхования, и других выплат, не относящихся к заработной плате работника.

Как видим, тревожиться увольняющимся сотрудникам компании не о чём — всё, что заслужили за годы работы, они получат сполна. Тем не менее, из года в год ситуация повторяется. Наверное, во многом по причине некачественной информационной работы профактивов. Там, где эта работа поставлена, такие вопросы у работников возникают редко.

— У нас такой случай был лишь однажды несколько лет назад, — рассказала председатель Владивостокского филиала Дорпрофжел Наталья Лямина. — Но человеку спокойно объяснили, что из суммы единой материальной помощи членские взносы не высчитываются, и он передумал выходить из профсоюза. К тому же мы сразу разослали по предприятиям информационные листки. Руководители «первичек» постоянно доносят эту информацию до коллективов на колдоговорных заседаниях, пленарных совещаниях, информационных днях, поэтому такой проблемы больше не возникает.

Влад СЕРЕБРЕННИКОВ

# ПОВЫСИМ ЭФФЕКТИВНОСТЬ «ПЕРВИЧЕК»!

**Президиум РОСПРОФЖЕЛ к 110-летию профсоюза объявил о проведении смотра-конкурса «Сильная «первичка» — сильный профсоюз!»**

Цель конкурса: повысить эффективность деятельности «первичек» и авторитет профсоюза, пропагандировать профсоюзное движение, укрепить профсоюзное единство и солидарность, усилить мотивацию профсоюзного членства.

Мероприятие будет проводиться с марта по декабрь текущего года. Чтобы участвовать в нём, необходимо в этот срок предоставить конкурсной комиссии материалы, отражающие деятельность ППО. В результате трёхэтапного отбора будут определены девять лучших «первичек».

Кроме представленных материалов при определении победителей будут учитываться и такие факторы как, например, показатель мотивации профсоюзного членства и работа по защите прав и интересов членов профсоюза в области оплаты труда, контроль состояния условий и охраны труда, информационное обеспечение деятельности ППО, привлечение к активной профсоюзной деятельности молодёжи и обучение профсоюзного актива.

Будем активны, смотр-конкурс уже начался!

## ПОЛОЖЕНИЕ

**о смотре-конкурсе «Сильная «первичка» — сильный профсоюз!» на лучшую первичную профсоюзную организацию РОСПРОФЖЕЛ, посвящённом 110-летию профсоюза**

### 1. Цели и задачи смотре-конкурса

1.1. Смотр-конкурс «Сильная «первичка» — сильный профсоюз!» проводится в связи со 110-летием Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей и направлен на совершенствование работы первичных профсоюзных организаций, профсоюзных кадров и актива, повышение мотивации членства в РОСПРОФЖЕЛ.

1.2. Цель смотра-конкурса: повышение эффективности деятельности первичных профсоюзных организаций по представительству и защите социально-трудовых и связанных с ними экономических прав и интересов членов профсоюза, пропаганда профсоюзного движения, укрепление профсоюзного единства и солидарности, повышение авторитета профсоюза, усиление мотивации профсоюзного членства.

1.3. Задачи смотра-конкурса:

- изучение и пропаганда положительного опыта работы первичных профсоюзных организаций по развитию социального партнёрства, организационному и финансовому укреплению, реализации кадровой, молодёжной, гендерной политики профсоюза и другим вопросам;
- активизация работы первичных профсоюзных организаций по защите прав и интересов членов профсоюза;
- совершенствование информационного обеспечения деятельности первичных профсоюзных организаций, развитие новых информационных и коммуникационных технологий.

### 2. Порядок и условия проведения смотра-конкурса

2.1. В смотре-конкурсе принимают участие первичные профсоюзные организации Российской профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей.

2.2. Конкурс проводится с марта по декабрь 2015 года.

2.3. Для участия в смотре-конкурсе в сроки с 1 марта до 20 мая 2015 года комитет первичной профсоюзной организации направляет конкурсный материал о деятельности первичной профсоюзной организации в соответствующую конкурсную комиссию — филиал Дорпрофжел или Дорпрофжел для организаций прямого подчинения.

Форма конкурсного материала — произвольная: фотоальбом, видеоролик, фильм, презентация и другие материалы, наиболее полно отражающие деятельность первичной профсо-

юзной организации в соответствии с основными критериями, и справка (приложение №3).

2.4. Смотр-конкурс проводится по трём группам первичных профсоюзных организаций:

1 группа — первичные профсоюзные организации с численностью до 150 членов профсоюза;

2 группа — первичные профсоюзные организации с численностью от 150 до 500 членов профсоюза;

3 группа — первичные профсоюзные организации с численностью от 500 членов профсоюза.

2.5. Смотр-конкурс проводится в три этапа с 1 марта по 1 декабря 2015 года.

Первый этап: итоги первого этапа смотра-конкурса до 1 июня 2015 года рассматриваются на заседаниях конкурсных комиссий филиалов Дорпрофжел, оформляются протоколом заседания конкурсной комиссии.

Решение конкурсной комиссии и материалы первичной профсоюзной организации, признанной победителем (1 место) направляются в Дорпрофжел.

Второй этап проводится Дорпрофжел. Конкурсная комиссия Дорпрофжел рассматривает поступившие материалы, подводит итоги второго этапа смотра-конкурса среди первичных профсоюзных организаций и вносит их на утверждение Президиума Дорпрофжел в срок до 1 октября 2015 года. Президиум Дорпрофжел принимает решение о поощрении организаций — победителей второго этапа.

Принятое постановление и материалы первичных профсоюзных организаций, признанных победителями (1 место) второго этапа смотра-конкурса в каждой группе, направляются в ЦК профсоюза в срок до 1 ноября 2015 года.

Третий этап: в Центральном комитете профсоюза.

### 3. Основные критерии оценки работы первичных профсоюзных организаций

Для объективной оценки работы первичных профсоюзных организаций

ций основными критериями являются:

- показатель мотивации профсоюзного членства;

- участие в системе социального партнёрства, наличие, содержание и выполнение мероприятий, предусмотренных коллективным договором, отраслевым соглашением;

- работа по защите прав и интересов членов профсоюза в области оплаты труда;

- оказание правовой помощи членам профсоюза, осуществление контроля соблюдения требований трудового законодательства, наличие устранивших нарушений, указанных в представлениях профсоюзного комитета, работа председателя организации профсоюза в качестве внештатного правового инспектора;

- осуществление контроля состояния условий и охраны труда, работа уполномоченных по охране труда;

- организация и участие в проведении культурно-массовых, спортивных и физкультурно-оздоровительных мероприятий для членов профсоюза, в организации летнего отдыха детей;

- участие в специальных программах, организованных для членов РОСПРОФЖЕЛ;

- информационное обеспечение деятельности первичной профсоюзной организации;

- участие в организации подготовки и в проведении массовых мероприятий, коллективных действий (1 мая — День международной солидарности трудящихся и 7 октября — Всемирный день действий «За достойный труд!»), пикетах, митингах, собраниях в защиту интересов работников;

- работа по персональному учёту членов профсоюза;

- привлечение к активной профсоюзной деятельности молодёжи;

- обучение профсоюзного актива.

### 4. В смотре-конкурсе определяются девять призовых мест

Для поощрения лучших первичных профсоюзных организаций Президиум Дорпрофжел утверждает Диплом и устанавливает денежные премии.

## «РАДУГА СКИДОК»:

ЭКОНОМНО, ОПЕРАТИВНО, УДОБНО!

Дисконтный клуб «Радуга Скидок» — единственная программа лояльности, объединяющая более 4000 компаний и более двух миллионов владельцев карт. Единая скидочная карта, действующая по всей России, сократит ваши ежедневные расходы на 20-30 процентов.

По инициативе Роспрофжел для членов профсоюза структурных подразделений, расположенных на полигоне Дальневосточной железной дороги, реализуется программа «Лояльность», заключающаяся в предоставлении скидок для владельцев электронного профсоюзного билета РОСПРОФЖЕЛ.

В целях реализации программы «Лояльность» Дорпрофжел ДВЖД заключил договор о сотрудничестве с дисконтным клубом «Радуга скидок». В соответствии с договором члены профсоюза, имеющие электронный профсоюзный билет, могут получать скидки на товары и услуги в торговых и сервисных компаниях — партнёрах дисконтного клуба.

Сегодня в списке компаний, предоставляющих скидки по программе лояльности «Радуга Скидок» в Хабаровске — гостиница «Ерофеев», стоматологические клиники и студии красоты, юридические компании и агентства недвижимости, типографии и кредитные организации, рестораны и кафе, магазины и оздоровительные центры, туркомпании и предприятия автосервиса. В некоторых из них скидки достигают 15-20%. Это позволяет экономить до 3000 рублей ежемесячно.



### ДИСКОНТНЫЙ КЛУБ «РАДУГА СКИДОК» — ЭТО:

\* Экономия семейного бюджета  
\* Избавление от ношения множества дисконтных карт

\* Оперативная информация о новых товарах, услугах, скидках и розыгрышах призов

\* Получение исключительного статуса VIP у партнёров клуба

\* Быстрая окупаемость

Самое время сделать свой выбор, тем более что сегодня карту Classik можно купить всего за 300 рублей, а карту VIP — за 1000 рублей.

Для приобретения карты клуба заполните заявку на сайте skidki-dv.ru

Руководитель Дальневосточного офиса в Хабаровске  
**КОНСТАНТИН ЕМЕЛЬЯНЕНКО**  
тел.: 8 909 8000 133

Менеджер по работе с клиентами  
**ЮЛИЯ КАШКО**  
тел.: 8 924 219 24 33

# КНИГА О ДОРОГЕ В ГРЯДУЩЕЕ

I ИНТЕРВЬЮ I

**К 40-летию Байкало-Амурской магистрали в Москве вышла книга «БАМ: путь из прошлого в будущее».**

Подарочно-представительское по форме издание, тем не менее, в избытке насыщено интересным и познавательным материалом. А по-другому и быть не может. Автор-составитель — редактор отдела специальных корреспондентов газеты «Гудок» Тамара АНДРЕЕВА темой владеет прекрасно. Она работала на Стройке века собственным корреспондентом сначала молодёжной газеты «Амурский комсомолец», а затем и «Гудка» с 1974 по 1988 годы.

Корреспондент «ПЖ» созвонился с автором и попросил ответить на несколько вопросов.

**— Тамара Сергеевна, какую цель Вы ставили перед собой в процессе работы над книгой?**

— Самую что ни есть благородную. Она обозначена в приветствии президента ОАО «РЖД» Владимира Ивановича Якунина: «Нынешний юбилей — замечательный повод, чтобы ещё раз отдать должное колоссальному труду огромного количества изыскателей, геологов, проектировщиков и строителей. Приветствуя строители, ветеранов и работников Байкало-Амурской магистрали, всех, у кого с БАМом связаны яркие воспоминания и важные события в жизни!».

В данном случае сделана попытка рассмотреть вопрос шире — через тему человека и его вклада на значительном историческом этапе в деле освоения богатейшего, но малоизвестенного региона России.

Известно, что первое русское поселение на слиянии рек Лены и Куты — именно оттуда берёт начало нынешний БАМ — появилось более трёх с половиной веков назад. В 1631 году на Лену вышел отряд казаков Ивана Галкина и Петра Бекетова. Потом появился там Ерофей Хабаров, построил соляной завод, засеял пашню и завёл почтовую службу — ямскую гоньбу.

Усть-Кут обслуживал «Ленский волок» и ямской тракт, в нём проводились крупные пушные ярмарки. Это было обусловлено удобным географическим расположением — рядом была река Лена, по которой можно было добраться до Якутска и Северного Ледовитого океана. Но Транссиб обошёл Усть-Кут стороной. Так бы и оставаться ему маленьким захолустным городком, если бы не БАМ...

**— Оказывается, вот из какого исторического далёка берёт начало нынешний второй Транссиб?**

— Да, всё оттуда. И на то, чтобы провести изыскания, определиться с направлением дороги, получить «высочайшие соизволения» на всех уровнях, понадобилось действительно много времени и сил людей мужественных и сильных духом. А ведь надо было торопиться. Ибо богатые окраины Российской империи многим не давали спокойно спать. К дальневосточным берегам один за другим шли иностранные торговые и промысловые суда. На побережье вырастали американские фактории. Из Китая предпримчивые соседи протоптали тропы к золотоносным ручьям в Приамурье.

Но исторически сложилось так, что умно выстроенная переселен-

ческая политика правительства привела к тому, что население Сибири стало увеличиваться на полмиллиона человек в год. Осваивались новые земли, как на дрожжах поднималась промышленность. Объёмы перевозок на Транссибе возросли настолько, что дорога перестала с ними справляться. Встал вопрос: не пора ли строить вторые пути? Об этом подробно рассказывается в книге.

Только в XX столетии созрели все предпосылки строительства второго пути к океану. К реализации проекта пришло приступать дважды. В первый раз дело не дала закончить Великая Отечественная война.

**— Президент ОАО «РЖД» в своём приветствии к книге отмечает, что понимание важнейшей роли территории от реки Лены до Тихого океана с её огромными богатствами в судьбе страны появилось давно.**

— Это понимание в конце концов облеклось в практические формы: 8 июля 1974 года было принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Она должна была пройти от Усть-Кута (станция Лена) до Комсомольска-на-Амуре через Нижнеангарск, Чару, Тынду, Ургал. Планировалось также построить линию Бам — Тында — Беркакит.

Вкратце хронология стройки выглядит так: сооружение дороги началось в 1974 году, а уже в 1984 было уложено «золотое звено», соединившее трассу на всём протяжении от Тайшета до Ванино. В постоянную эксплуатацию БАМ был сдан в 1989 году. Но ещё продолжалось строительство нескольких тоннелей, движение вокруг которых осуществлялось по временным переходам. В 2003 году начал действовать Северомуйский тоннель — последний участок БАМа.

А если подробнее, то после того как на всю страну набатом прозвучало короткое слово «БАМ!», события развернулись и на западном, и на центральном участках трассы. Туда передислоцировались старые подразделения Минтрансстроя и создавались новые. Там, кроме кадровых транспортных строителей, за плечами которых были железные дороги Хребтовая — Усть-Илим и Абакан — Тайшет, ставка делалась на молодёжь. По всей стране стали формироваться отряды добровольцев. Первый отправился на БАМ 27 апреля 1974 года.

Командиром отряда стал Виктор Лакомов, строивший дорогу Хребтовая — Усть-Илим и получивший за неё звезду Героя Социалистического Труда. Он был кадровым минтрансстроевцем, как и Геннадий Сороковиков — заместитель начальника управления «Бамстройпут», и Феликс Ходаковский — заместитель начальника управления «Ангарстрой», приехавшие помочь формировать отряд. Будущие бамовцы сразу же попали в отцовские объятия опытных транспортных строителей, которые стали их наставниками. Под руководством старших товарищей выросли знаменитые бамовцы Владимир Степанищев, Александр Бондарь, Анатолий Гусев, Юрий Бочаров и многие-многие другие.



Встреча журналиста «Гудка» Т.С. Андреевой с Героем Социалистического Труда А.И. Гусевым на юбилее БАМа в Тынде

**— Сформировавшийся за годы строительства БАМа мощный строительный комплекс, бесспорно, нуждался в стратегии и тактике. Как это осуществлялось на практике?**

— В Министерстве транспортного строительства СССР сразу же решили, что объёмы работ очень велики, а условия крайне сложные, чтобы вести дело по старинке. В отличие от других главков министерства, ГлавБАМстрой разместили в посёлке Тындинском — центре строящейся магистрали, чтобы на месте координировать работу строительных подразделений. На ключевых точках тысячекилометрового плацдарма были созданы оперативные группы во главе с заместителями начальника Главного управления. Такая же группа осталась и в Москве, чтобы держать связь с министерствами и ведомствами и решать проблемы материально-технического снабжения стройки.

ГлавБАМстрой возглавил Константин Владимирович Мохортов. С первых дней на стройке были в ходу военные термины: «штаб», «десант», «плацдарм». Пользуясь ими, можно сказать, что наступление началось с двух концов гигантской трассы и с десятков плацдармов, отвоёванных у тайги. Сроки заставляли выбирать соответствующую тактику: как можно скорее «оседлать» большую часть БАМа и широко развернуть фронт строительных работ. В составленном жёстком плане-графике были увязаны между собой сроки строительства каждого объекта и указаны подразделения и их руководители, отвечающие за целевые задачи.

**— Судьба магистрали далеко не всегда была безоблачной. До сих пор помню, какой прессинг от газеты «Известия» довелось испытать мне, в ту пору собкору «Амурской правды», за выступление против публикации, шельмовавшей БАМ...**

— В девяностые годы из-за крайне низкого объёма перевозок БАМ переживал тяжёлые времена. Но это — в прошлом. Магистраль вступает в более позитивный период, опять становится востребованной и нужной не только железнодорожникам, но и всей стране.

«По разнообразию и размерам запасов природных ресурсов, от дра-

гоценных металлов — золота и платины — до не менее ценных ванадия и титана, зона БАМа не имеет мировых аналогов», — говорит президент ОАО «РЖД» Владимир Иванович Якунин. — Имеются крупнейшие залежи угля, железной руды, углеводородного сырья, меди. Зона БАМа богата лесными ресурсами. В последние годы наметились положительные сдвиги в освоении перспективных природных кладовых. Разработка месторождений потребует развития транспортной инфраструктуры: строительства железнодорожных линий для вывоза продукции новых предприятий, усиления пропускных способностей существующих железнодорожных линий, а также развития существующих и строительства новых перегрузочных мощностей в портах Ванино и Советская Гавань».

ОАО «РЖД» приступило к реализации одного из крупнейших проектов своей инвестиционной программы — модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба с развитием пропускных и провозных способностей этих магистралей.

**— И опять попало под огонь критики?**

— Новость о том, что принято решение строить БАМ-2, вызвала в прессе новую волну негативных суждений. Говорили, что Советский Союз, якобы, надорвался на строительстве БАМа, а теперь Россия собирается наступать на те же грабли. Живы оказались старые мифы, рожденные в девяностых годах. Один из них — «подрыв» экономики с помощью Стройки века.

Но соседний Китай строит тысячи километров железных дорог каждый год, и его экономика не рушится, а наоборот — процветает. Да и Америка, если вспомнить историю, вышла из Великой депрессии благодаря строительству транспортной инфраструктуры. Оно дало серьёзный толчок развитию экономики, обеспечив спрос на продукцию машиностроения, metallurgической промышленности и строительной индустрии. Не зря ведь умные люди говорят, что строительство дорог — лучшее лекарство от кризиса.

**Геннадий АСТАХОВ**  
Фото автора

## ВЕТЕРАНСКИЙ АЛЬБОМ

БЕССМЕРТНЫЙ ПОЛК

В феврале 2004 года в редакцию областной газеты «Амурская правда», где я в ту пору работал собственным корреспондентом на БАМе, пришло письмо из Евпатории...

Сын участника Великой Отечественной войны и строителя Байкало-Амурской магистрали Афанасия Никифоровича Шеломенцева написал о своём отце, который 16 февраля 2004 года отмечал 80-летний юбилей. «Прошу через газету поздравить нашего замечательного папу с почтенным юбилеем и пожелать ему от двоих детей, шестерых внуков, двух правнуоков и других родственников крепкого здоровья и долгих лет жизни», — написал Геннадий Шеломенцев в далёкую Тынду.

В редакции, подумав, резонно рассудили, что такой человек заслуживает большего, чем простое, пусть даже самое тёплое, поздравление. Мне было дано задание встретиться с Афанасием Никифоровичем и написать о нём, чтобы о ветеране войны узнали читатели областной ежедневной газеты. А в городском совете ветеранов меня попросили сделать фотографии ветерана для стендов в честь Дня Победы и для семейного альбома солдата Великой Отечественной...

И вот я в небольшой квартирке на пятом этаже старой «шимиановки» в гостях у четы Шеломенцевых. Пьём чай с травами, мастерски заваренный Софьей Васильевной, и ведём неторопливую беседу. В ней причудливо переплетаются прошлое и настоящее, быт и политика, песни фронтовых лет и брусики. За ней, несмотря на возраст, Афанасий Никифорович иногда выходит в тайгу. Но больше всего мы говорим о войне и о БАМе.

## ОРДЕН СЛАВЫ ЗА ДНЕПР

Первым на фронт ушёл отец. Случилось это в самом начале войны. Его, столяра забайкальского прииска «Дарасунзолото», призвали служить в кавалерии. Так и проскакал на лихом коне через всю Великую Отечественную Никифор Артемьевич под командованием генерала Белова аж до самого фашистского логова.

Боевая судьба Афанасия сложилась по-иному. Где-то ещё с год он работал коногоном на прииске, помогая маме, Клавдии Михайловне, поднимать шестерых братьев и сестёр. С тревогой вслушивался в звучавшие по радио сводки Совинформбюро: обстановка на фронтах становилась всё напряжённее.

В конце лета 1942 года молодых мужчин 1923-1924 годов рождения брали в армию «подчистую». Начало фронтовой биографии красноармейца Шеломенцева — полковая школа в Даурине. Там он учился на командира пулемётного расчёта и получил звание младшего сержанта. Оттуда же ушёл на фронт.

Из нескольких сот курсантов после первых боёв в живых осталось 17 человек. Выжившие приобрели бо-



Годы — не помеха для добросердечности друг к другу

евой опыт, который очень помог им во время Курской битвы. В память о сражении у пулемётчика Шеломенцева остались контузия, сказавшаяся на слухе, и солдатская медаль «За отвагу».

Полтора месяца госпиталя — и в сентябре 1943 года Афанасий Никифорович прибыл на службу в 121 стрелковую дивизию. В составе этого соединения ему довелось участвовать в ещё одной крупнейшей операции Великой Отечественной войны — освобождении Киева и форсировании Днепра.

— К реке наша часть подошла в районе городка Дымер вечером, — рассказывал Афанасий Никифорович. — Я в ту пору был уже командиром миномётного расчёта. Средств для переправы не было. Пришлось разбирать брошенные дома и вязать плоты из брёвен. Работали солдаты быстро и сноровисто. На склоненном на скорую руку сооружении установили миномёт, там же разместились солдаты. И тронулись в путь через широкую гладь Днепра.

Противник открыл ожесточённый артиллерийский огонь. Прямые попадания снарядов расколачивали плоты в щепки. Но нам повезло добраться до противоположного берега, занять там плацдарм и удерживать его до подхода основных сил.

За мужество и героизм, проявленные в битве за Днепр, старший сержант Шеломенцев удостоен высшей солдатской награды — ордена Славы III степени. А его участие в освобож-

дении столицы Украины отмечено юбилейной медалью, учреждённой в 1982 году к 1500-летию основания Киева. Её бывшему воину по поручению правительства УССР вручили в местном военкомате...

## МЕДАЛЬ ЗА БАМ

После ранения старший сержант Шеломенцев был признан негодным к дальнейшему прохождению службы и в 1944 году вернулся в Забайкалье. Дома застал опухших от голода мать и ребятишек — оборванных и нищих. Не имевший ничего, кроме солдатского обмундирования, ботинок и обмоток, Афанасий нёс домой заработанную копейку и кусок хлеба. Специальности не было. Пришлось взять в руки топор и осваивать тонкости столярно-плотницкого ремесла. А на следующий год вернулся с фронта отец.

Стало полегче — и Афанасий задумался о будущем. В соседнем селе встретил хорошую девушку Таисию. Ей тоже приглянулся бравый и статный парень. Кончилось тем, что жених запряг в телегу пару быков и привёз невесту за 18 километров в свой дом. Так началась их семейная жизнь. В 1946 году у четы Шеломенцевых родился первенец, названный Геннадием. А потом появилась на свет дочь Валентина.

На БАМ Афанасий Никифорович приехал в 1978 году вслед за младшими братьями Валерием и Евгением, которые уже жили здесь и неплохо

работали. Устроился в строительно-монтажный поезд №592 столяром-плотником по высшему, пятому, разряду, строил посёлок Восточный. Оттуда по достижении 60-летнего возраста вышел на заслуженный отпуск. За добросовестное отношение к труду отмечен главной для бамовца наградой — медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

Осень жизни ветерана омрачилась трагическими событиями. После 32 лет супружества умерла Таисия Николаевна. Ушли из жизни и оба брата. Все невзгоды Афанасий Никифорович перенёс мужественно, как и подобает солдату.

Его бытие скрасила вторая жена, Софья Васильевна. Вдвоём в мире и согласии коротали они отпущенное судьбой время. Радовали весточками дети, внуки, и новая поросль — правнуки — тоже не забывали о стариках.

Несмотря на возраст и «болячки», супруги вели активную жизнь, интересовались происходящим в мире, смотрели телевизор, читали газеты. Выписывать периодику им помогал Совет ветеранов.

Так вот и встретил 80-летие заслуженный человек, солдат войны и строитель БАМа Афанасий Никифорович Шеломенцев. «Амурская правда» напечатала мой очерк о нём, я сделал подборку фотографий в семейный альбом ветерана, чем и сегодня горжусь.

**Геннадий АСТАХОВ**  
Foto автора