



РЕКОРД ДОБЫЧИ С ПРИВКУСОМ ГОРЕЧИ

БЕСЕДА С ГУБЕРНАТОРОМ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ
ПО ОСНОВНЫМ ОТРАСЛЕВЫМ ПРОБЛЕМАМ

— **Аман Гумирович, как вы оцениваете нынешнее состояние угольной промышленности Кемеровской области?**

— За последние пятнадцать лет угольная отрасль Кузбасса совершила колоссальный рывок. Страшно вспомнить, что было у нас в 90-е годы прошлого века. Угледобыча лежала на боку. Безо всякого технико-экономического основания были закрыты 43 шахты, 150 тысяч человек выброшены на улицу без средств к существованию.

А сегодня угольной промышленностью Кузбасса можно гордиться. Это одна из немногих отраслей российской экономики, которая успешно прошла реформирование. Из убыточной и дотируемой государством (помню, сколько я ездил в Москву, выбивал деньги) она превратилась в прибыльную и экономически эффективную.

И раньше, в Советском Союзе, основная ставка в угледобыче делалась на Кузбасс. Потому что тонна угля, добытая открытым способом здесь и перевезенная на Украину, оказывалась дешевле, чем донбасский уголь, даже с учетом транспортных расходов. Плюс качество. По зольности и содержанию примесей наш уголь котируется очень высоко. Однако даже в самые успешные советские времена наши шахтеры стремились к показателю 160 миллионов тонн угля, дырки под ордена сверлили, но добиться такого результата так и не смогли. А работали тогда в отрасли у нас в области 315 тысяч человек. В прошлом году мы добыли более 200 миллионов тонн. Это означает кардинальный рост производительности труда, новый уровень квалификации шахтеров.

Значительная часть современных кузбасских угольных предприятий, с точки зрения техники, технологий, организации труда, — это уже действительно XXI век. ГЛОНАСС, GPS, 3D-моделирование — все эти слова из сферы космических технологий всюду звучат теперь на наших предприятиях. Угольные комбайны вообще на грани фантастики, они больше похожи на межпланетные корабли с сенсорными экранами, компьютерами, десятками датчиков. Стоимость проходческого комплекса — четверть миллиарда рублей.

За один прошлый год в отрасль на Кузбассе было вложено почти 100 миллиардов рублей, а за пятнадцать

лет — 507 миллиардов. Мы построили 74 новых высокопроизводительных предприятия по добыче и переработке угля. Только в 2013 году ввели в эксплуатацию две новые шахты и две обогатительные фабрики. Это само по себе дело непростое, так еще приходится преодолевать массу административных препятствий. Вот недавно я запускал обогатительную фабрику на шахте имени Кирова. Мы построили ее за два года, а чтобы всю документацию получить на нее по существующим нормативам, нужно пять-шесть лет. Цирк, понимаете? Сколько ни бьемся, сколько ни говорим — все бесполезно.

— Вы не раз говорили, что предел добычи для Кузбасса — 200 миллионов тонн угля. Откуда взялась эта цифра? Не будут ли в регионе установлены очередные рекорды добычи?

— Главное для нас не количество добытых тонн угля, а качество и безопасность. На меня было и есть немало нападок за то, что я выступаю против выдачи новых лицензий на разработку угольных месторождений. Но я убежден: нельзя безгранично рыть нашу землю! Мы просто обязаны сохранить природу и недра для потомков.

В 2006 году у меня была встреча с учеными-питерцами из Горного института. Я поставил вопрос так. Мы каждый год взрываем на Кузбассе свыше 630 тысяч тонн взрывчатки — это несколько Хиросим. Иначе не добудешь ни уголь, ни руду. Ну предел какой-то должен быть? Так ведь мы до оси Земли можем дозврываться и дорыться! И тогда институт дал заключение, что экологический предел добычи угля для Кузбасса составляет 200 миллионов тонн.

Однако и среди ученых единства во взглядах нет. Одни говорят, что от взрывов ничего страшного не происходит, мы этими взрывами разряжаем земную кору, снимаем накопленное там напряжение. Другие говорят, что взрывы крайне опасны тем, что могут вступить в резонанс с естественными толчками от землетрясений за тысячи километров отсюда и спровоцировать новые сильные толчки здесь. Окончательного ответа и руководства к действию от ученых мы так и не получили. Тем не менее мы решили стратегически не увеличивать больше добычу, остановиться на 200 миллионах тонн в год. Хотя бы чтобы не нервировать народ, ведь

люди-то, конечно, уверены, что трясет нас из-за взрывов.

Вот в июне-2013 Кузбасс тряхнуло прилично. Девятнадцатого числа произошло самое мощное землетрясение за последние сто десять лет. Толчки силой более пяти баллов произошли на глубине четырех тысяч метров с эпицентром на разрезе «Бачатский». Но главное, все люди остались целы и невредимы. А разрушений было много: 5 100 частных и 300 многоквартирных жилых домов, 45 социальных объектов — школ, больниц, учреждений социальной защиты. Материальный ущерб колоссальный — 1,7 миллиарда рублей. Федеральному центру и стране было особо не до нас. Все внимание и помощь — ликвидации последствий наводнения на Дальнем Востоке. Правильно, конечно. Проблемы там еще тяжелее и масштабнее. Нам же выделили немного денег, 137 миллионов рублей плюс 217 жилищных сертификатов. С остальными людьми, лишившимися крова из-за землетрясений, будем разбираться сами, изыскивая средства из своего бюджета, который сейчас сокращаем, обрезаем все непервоочередные траты.

Ну а еще мы решили остановить рост добычи угля в Кузбассе по другой причине — РЖД. Якунин Владимир Иванович больше и не вывезет при той пропускной способности железнодорожной сети, которая есть сегодня. Он и двести-то миллионов сейчас не вывозит.

— Сообщают, что на складах области постоянно скапливается беспредельный норматив угля...

— Порой тройной. В процессе хранения уголь теряет качество да еще начинает тлеть, повышается вероятность возгораний. Потом ветер поднимается, разметает угольную пыль по всей округе. А самое главное, наносится психологическая травма людям. Я, шахтер, рискуя жизнью, залез, добыл уголь, а он месяцами лежит потом на складе, никому не нужный. Ради чего я горбачусь и рискую? Это психологическая потеря большая — и политическая потеря. Так что рекорд добычи нашей с привкусом горечи. В то же время политика Минэнерго непонятна. Поставки экибастузского угля из Казахстана в последние годы выросли с 20 до 30 миллионов тонн. Да, это наши друзья и союзники, но зачем же увеличивать поставки, когда своего угля избыток?

«КОНЕЧНО, КУЗБАСС УЖЕ ПРЕОБРАЖАЕТСЯ. ВОТ ГОВОРЯТ: УГОЛЬНЫЙ, УГОЛЬНЫЙ. КАКОЙ ОН УГОЛЬНЫЙ? МЫ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИЙ ЗАВОД СДЕЛАЛИ. ДОБЫВАЕМ МЕТАН ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ НУЖД ИЗ УГОЛЬНЫХ ПЛАСТОВ. СОБИРАЕМ «БЕЛАЗЫ» И ТРАМВАИ»

— Известен такой аргумент: часть мощностей угольных тепловых станций в России технологически «заточена» именно под экибастузский уголь.

— Начнем с того, что поставки из Казахстана — это земля, надо вещи называть своими именами. Просто берут экскаватором и все, что попало в ковш, нам грузят. Дальше. Наши специалисты, которые работают на этих ТЭС, уверяют, что кузбасский уголь там влет пойдет. К тому же он гораздо чище: золы, сажи, выбросов будет в разы меньше. Но когда мы ставим вопрос хотя бы о неувеличении поставок казахстанского угля в Россию, нас не слышат. В конечном итоге что получается? России уголь не нужен, внутренний рынок угля сжигается каждый год уже длительное время. Только за первое полугодие 2013 года поставки кузбасского угля на российский рынок сократились на десять процентов. Единственной отдушиной для нас остается экспорт. А на внешнем рынке конъюнктура сейчас очень непростая. В Америке случилась сланцевая революция, дешевый сланцевый газ вытеснил американский уголь за границу, они демпингуют, закидали своим дешевым углем Европу. На азиатском направлении наращивают добычу и экспорт Австралия с Индонезией — номер один

и номер два по экспорту угля в мире, мы третьи.

По сравнению с ними Россия оказывается в невыгодном положении. У них угольные разрезы в непосредственной близости от портов, загрузка идет прямо по транспортеру с места добычи. А мне нужно, чтобы РЖД, Владимир Иванович Якунин, привезли порожние вагоны, нам их нужно обработать, загрузить, отправить и довести за четыре с половиной тысячи километров в порт Ванино или в Находку. Вы представляете, сколько мы теряем на перевозке? Сейчас цена транспортировки кузбасского угля в лучшем случае равна стоимости его добычи, а зачастую уже и выше. Многие наши угольные предприятия работают на грани рентабельности.

Железная дорога не хочет идти нам навстречу с тарифами. Если бы Владимир Иванович Якунин сбросил хотя бы процентов на пятнадцать существующий тариф и повез уголь на восток, никакой катастрофы бы не было. Я это вам авторитетно говорю. Но для этого нужно грузить около девяти тысяч полувагонов в сутки. А он сейчас грузит восемь тысяч. Да еще они часто не могут пробиться к портам, так что угольные поезда стоят где-то брошенные на Забайкальской дороге на Транссибе. Четверть века назад я работал начальником Кемеровской железной дороги, так мы по стыковому пункту Мариинск сдавали 100 пар поездов в сутки. А сейчас Якунин Владимир Иванович делает максимум 60-70. Я ему говорю: слушай, а что такое? Ведь я точно знаю, что можно работать чуть ли не в два раза быстрее. К тому же с тех пор вложили столько денег в железные дороги! Выходит, у вас не хватает таланта, профессионалов, чтобы работать как следует? Ведь разные же методы были. Допустим, «окно» появляется, надо ремонтировать пути, никто не спорит. Но тогда за это время мы сдаивали, страивали поезда, чтобы одним составом за один час пропустить большее количество вагонов.

— Что же вам отвечает Якунин, в чем дело?

— А ничего не отвечает. Когда идут совещания, все злятся, до ругани доходит страшной. После этого месяца не разговариваем, все обижаются на меня: Тулеев такой, Тулеев сякой. Потом опять вроде бы сближаемся. А вот я получил телеграмму: РЖД из-

вещает нас о своем предложении повысить тарифы на перевозку угля из Кузбасса к портам Дальнего Востока еще на 13 процентов. Это нас окончательно угробит! Экспорт нашего угля с начала года и так практически имеет нулевую рентабельность, цены грохнулись где-то на 40 процентов. Но если мы сейчас остановим экспорт, то внешние рынки потеряем раз и навсегда — там конкуренция очень жесткая.

— В августе на правительственном совещании по ТЭКу в Кемерове глава РЖД докладывал, что перевозки угля приносят ему почти 80 миллиардов рублей убытков ежегодно...

— Это абсурд, вы поймите! Какие убытки? Умножаете тонны на километры и получаете деньги. Все начальники дорог просят увеличить перевозки, у них от объема зарплата зависит, а ему невыгодно?! Каждая третья тонна грузов ОАО «РЖД» — это уголь, ежегодная прибыль железной дороги от перевозок угля составляет семь миллиардов рублей. Поэтому я считаю, что в интересах самих железнодорожников идти навстречу угольщикам. Мы же предлагаем гибкую систему долгосрочного тарифа на угольные перевозки. Повысилась экспортная цена на уголь на столько-то процентов — автоматически на столько-то процентов увеличивается тариф нам на перевозку. Экспортная цена снизилась — давайте на этот период снизим и тарифы, на этот же процент. Логично? Логично. Давайте хотя бы попробуем, эксперимент проведем. В августе на совещании в Кемерове эту идею обсуждали, наш глава государства Владимир Владимирович Путин согласился, железнодорожники вроде бы тоже, по крайней мере, не возражали. Но на практике все остается по-старому.

Вы поймите, экспорт для нас — это не блажь, не прибыль, а вопрос жизнеобеспечения. Он дает нам средства на поддержание шахт и разрезов в безопасном для разработки состоянии. А ведь это требует больших денег и усилий — из шахт надо постоянно откачивать воду и нагнетать туда воздух. Его должно быть в два раза больше, чем метана, иначе шахтеры будут взрываться. То есть экспорт — это основной источник средств, от которых напрямую зави-

сит не только развитие угольных предприятий, но и безопасность труда наших шахтеров, и безопасность наших городов и районов. Мы же роем землю очень глубоко, и у нас под всем Кузбассом уже целые подземные города со своими тоннелями, улицами. А общая протяженность подземных горных выработок у нас в области составляет, чтобы вы представляли, 3,5 тысячи километров. Это как 11 московских метро у мэра Собянина. И для того чтобы не создавать угрозу для домов, которые расположены над этими подземными тоннелями, нужно постоянно поддерживать горные выработки в рабочем состоянии: подавать электроэнергию, проводить вентиляцию, чтобы не допустить скопления метана, откачивать воду, предупреждать подтопление и заболачивание населенных пунктов. И деньги от экспорта угля идут в первую очередь именно на эти цели.

— Так как все же быть с тарифами и экспортом? Вы видите какой-то выход?

— Нужно волевое решение принимать. Обеспечить хотя бы на полгода режим наибольшего благоприятствования отрасли по тарифам и вагонам, чтобы мы могли сбросить накопившиеся складские запасы, осуществить экспортные поставки, пусть с минимальной рентабельностью.

— Перспектива существенного роста угольной генерации внутри России — верите в нее или нет?

— Пока газ дешевле угля, подвинуть топливный баланс в стране невозможно.

— Но соотношение цен между разными энергоносителями можно попытаться подрегулировать...

— Согласен, это надо делать. Но для этого политические решения надо принимать. Для начала самое простое: прекратить импорт угля. А то кокс, например, даже из Америки уже начали возить! Второе. Мы предлагаем во время кризиса рассмотреть вопрос о создании госрезерва угля. Нам кажется это оправданным, так как уголь — энергоноситель стратегический. И третье долгосрочное направление повышения внутреннего спроса — это развитие глубокой переработки угля. Ведь из угля можно получать 130 видов химических продуктов, более пяти тысяч видов продукции смежных отраслей. А мы пока дальше таблеток угольных, кото-



«ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ СОВРЕМЕННЫХ КУЗБАССКИХ УГОЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ТЕХНИКИ, ТЕХНОЛОГИЙ, ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА, — ЭТО УЖЕ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО XXI ВЕК. ГЛОНАСС, GPS, 3D-МОДЕЛИРОВАНИЕ — ВСЕ ЭТИ СЛОВА ИЗ СФЕРЫ КОСМИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ ВОВСЮ ЗВУЧАТ ТЕПЕРЬ НА НАШИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ. УГОЛЬНЫЕ КОМБАЙНЫ ВОООЩЕ НА ГРАНИ ФАНТАСТИКИ, ОНИ БОЛЬШЕ ПОХОЖИ НА МЕЖПЛАНЕТНЫЕ КОРАБЛИ С СЕНСОРНЫМИ ЭКРАНАМИ, КОМПЬЮТЕРАМИ, ДЕСЯТКАМИ ДАТЧИКОВ»

рые народ с похмелья пьет, никуда не ушли.

— Развитие углехимии требует больших инвестиций. Вероятно, понадобится специальная государственная программа?

— От государства требуются не деньги, а гарантии. Под долгосрочные гарантии перспективные проекты в углехимии запускают и профинансируют частные компании. Но еще более привлекательным и перспективным направлением мне кажется развитие энергоугольных кластеров, когда на борту разреза строится тепловая станция и выработанная дешевая электроэнергия идет в европейскую часть России. Правда, понадобится расширить ограничения по энергосетям. Сейчас единственная линия перетока из Тюмени в европейскую часть идет через Казахстан.

— В Кузбассе остры проблемы угольных моногородов. Не проще

ли закрывать старые шахты и расселять города при них?

— Ваш вопрос я бы разделил на две части. Первая — это проблемы старых шахт, которые у нас есть только в трех городах Кузбасса. И вторая часть — моногорода, которых у нас 19 из 20. То есть практически все города, кроме областного центра.

Отвечу по порядку. К сожалению, старые шахты — одна из острых проблем Кузбасса. Всего у нас 12 таких шахт — в Прокопьевске, Киселевске и Анжеро-Судженске. Они были построены еще в 20-40-е годы прошлого столетия, работают в сложнейших горно-геологических условиях: пласты крутого, почти вертикального падения, высокая газоносность, повышенное горное давление, склонность к внезапным выбросам метана. А это высочайший риск аварий и подземных пожаров. Таких опаснейших условий труда, как

на этих шахтах, нет нигде в мире. Половина аварий в угольной отрасли Кузбасса приходится именно на них.

Выход только один: эти старые шахты нужно закрывать. По этому пути пошли, кстати, в Китае, где власти объявили о намерении закрыть, по меньшей мере, две тысячи угольных шахт-«закопушек», не отвечающих требованиям безопасности.

Не скрою, решение о закрытии старых шахт далось нам нелегко. Ведь на них трудятся 11 тысяч человек. На их горных отводах расположены школы, детсады, больницы, автодороги, другие социальные объекты. А также более 11 тысяч домов, это более 16 тысяч семей. И сегодня ситуация такова, что это жилье просто представляет опасность. Оно не подлежит никакому ремонту, его необходимо сносить. В целом затраты на ликвидацию шахт и решение социальных проблем составляют 40 миллиардов рублей. Мы предложили решить эту проблему в рамках частно-государственного партнерства. Чтобы собственники финансировали технические мероприятия по ликвидации шахт, а государство взяло на себя переселение людей из аварийного жилья. Сейчас достигнута принципиальная договоренность с правительством РФ о том, что государство нам поможет в решении этого очень болезненного вопроса. Достигнута договоренность с компанией «СДС-Уголь» о финансировании технической программы закрытия «плохих» шахт при условии получения лицензий на новые месторождения. Шахтеры с закрывающихся шахт будут трудоустроены на новые современные угледобывающие предприятия.

Теперь что касается расселения целых городов. Тут я категорически не согласен. По сути, тогда придется расселять весь Кузбасс. Ведь наша область изначально, в 1930-1940-е годы, создавалась как промышленно-индустриальный регион, промышленные гиганты, шахты закладывались как градообразующие предприятия. И сейчас в наших моногородах проживает 70 процентов кузбассовцев. И вот так, с ходу, по мановению волшебной палочки, расселить более двух миллионов человек — это не только невозможно, это было бы аморально. Есть же и другие способы решения проблемы. Тот же вахтовый

метод работы. А самое главное, нужно развивать, помимо угля, другие отрасли производства.

— **В этом направлении что-нибудь делается?**

— Конечно, Кузбасс уже преобразуется. Вот говорят: угольный, угольный. Какой он угольный? Мы нефтеперерабатывающий завод сделали, скоро выйдем на три миллиона тонн переработки. Добываем метан для промышленных нужд из угольных пластов. Собираем «БелАЗы» и трамваи совместно с белорусами, в Прокпьевске построили вагоноремонтный завод. Туризм начали мощно развивать в Горной Шории. Зимой туда приезжайте, сами оцените качество тамошнего снега-пухляка.

Еще одно решение проблемы моногородов — повышение трудовой мобильности. Для этого мы строим высокоскоростную автомагистраль Кемерово — Ленинск-Кузнецкий, которая является частью трассы, соединяющей два самых крупных города Кузбасса: Кемерово и Новокузнецк. С завершением строительства этой дороги можно будет пересечь почти весь Кузбасс за два — два с половиной часа. И человек сможет жить в одном городе, а работать в другом. Этим примером мы покажем, что проблема недостатка дорог решаемая. А то ведь сейчас нередки случаи, когда наши шахтеры при шестичасовой смене по два часа в один конец тратят на дорогу. Даже выражение такое появилось: «койка-мойка»: ни на что другое человеку уже не остается времени в жизни, он или работает, или спит.

Да и с шестичасовым рабочим днем надо что-то делать. В ряде других стран шахтеры работают по двенадцать часов. Во всяком случае, мы предлагаем, чтобы трудовые коллективы сами решали, сколько часов им работать. Кому-то шесть, кому-то восемь, кому-то двенадцать. Профсоюзы нас поддерживают. Так же, как и в вопросе с отпусками. Ну избыточен отпуск в 60 рабочих дней. Люди начинают спиваться, терять квалификацию. Семьи стонут: заберите мужика на работу, он при деле должен быть. Мы опять говорим: ну, давайте, пусть трудовые коллективы решают. Мы сейчас этот вопрос выносим на законодательный уровень.

— **Говоря об угольной отрасли, нельзя обойти самую болезнен-**

ную тему — безопасность. В советское время был такой печальный показатель: каждый миллион тонн добытого угля стоил жизни одного шахтера. Сейчас количество смертей на миллион тонн добычи в России примерно вдвое ниже, однако крупные аварии, увы, случаются. К тому же сейчас доля самой опасной, подземной, добычи снизилась вдвое против советских времен, так что судить о сдвигах в безопасности только по формальным показателям было бы неверно. Ваша оценка ситуации с безопасностью, есть ли резервы ее повышения?

— Основной травматизм мы получаем в старых шахтах, как только их закроем, риски заметно уменьшатся. Конечно, бывают страшные трагедии типа взрыва на «Распадской» в мае 2010-го. Но мы ведь до сих пор не знаем, из-за чего произошел взрыв.

— **Разве расследование не завершено?**

— Это была лучшая шахта в мире, сюда ездили иностранцы опыт перенимать. Я до сих пор не исключаю, что взрыв мог быть спровоцирован подвижками земной коры. Что касается человеческого фактора и всех этих разговоров, что телогрейками прикрывали газоуловители, чтобы больше добыть угля, то мы изменили систему оплаты труда шахтеров. Мы гарантировали 70 процентов заработной платы независимо от добычи. Профсоюзы подписали, все довольны. И смысла там чего-то закрывать и так далее нет. Но человеческий фактор, увы, все равно остается. Помню, заключение давали по нескольким авариям, потом проходило время, и мы на этих участках, где был взрыв, находили ложку, на которой наркоту грели.

— **Прямо там, внизу?**

— Внизу. И окурки.

— **Люди же не самоубийцы!**

— В том-то и дело. Я говорю: ребята, ну как же так, мы все песни про вас поем, какие вы герои, мужественные и так далее. А ты не можешь не знать, что он наркоман, ведь он же в твоей бригаде. Ты должен сказать: «Мужик, иди из шахты. У меня семья, дети. Почему я должен из-за тебя рисковать?» А он не говорит. Бойтся? Вот непонятная психология!

— **В голове не укладывается...**

— Конечно, мы стараемся делать что можем. Каждый день на каждой шахте обязательный медосмотр, в том числе проверка на алкоголь и на наркоту. Начинающих шахтеров, прежде чем спускать их в забой, будем проверять в новом центре, который мы сейчас делаем с МЧС в Новокузнецке. Сначала психологический фактор: есть ли фобии — боязнь темноты, замкнутого пространства. А как он себя поведет под землей? Этого же никто не знает, это как подводная лодка, одни в обморок падают в первый раз...

— **Трудно себе представить, где вы черпаете душевные силы и какие находите слова, когда встречаетесь с семьями погибших шахтеров после аварий...**

— Сказать, что это тяжело, — ничего не сказать. Людей не вернуть никакими словами и утешениями. Но мы не оставляем семьи один на один с их горем. Каждый год собираем по области все семьи погибших шахтеров, по городам, районам встречаемся с ними, решаем проблемы, помогаем. Выделяем материальную помощь 10 тысяч рублей, даем бесплатные путевки в санатории, детей ведем, пока они вузы не окончат.

Когда была страшная трагедия на «Зырянской» (тогда премьером еще Виктор Степанович Черномырдин был), я дал слово, что мы построим храм в память о погибших шахтерах. Долго не доходили руки, то забастовки, то кризисы... Груз такой висел на душе. И наконец-то в этом году открыли собор в Новокузнецке, невиданный по красоте. Мы пригласили Святейшего владыку патриарха Московского и всея Руси Кирилла, он приехал и лично освятил этот собор. В нем начертаны имена и фамилии всех погибших в Кузбассе шахтеров, по которым нам удалось найти данные в архивах начиная с 1920 года. И легче стало на сердце, честное слово. А еще мы возим родственников погибших шахтеров каждый год на Святую землю, чтобы человек помолился за Кузбасс, за всех погибших шахтеров, ну, естественно, и за своих. Мне рассказывал священнослужитель, в поездках эти люди другими становятся, просветляются, что ли...

Согласно публикации, предоставленной газетой «Кузбасс»