Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 06 (946)
21—27 ФЕВРАЛЯ
2019 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ПРОЕКТ

Спросите «Анну»

Электронный помощник ППО ЦППК ответит на вопросы, интересующие членов профсоюза, в любое время дня и ночи

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Увидели как-то профсоюзные активисты АО «Центральная пригородная пассажирская компания» рекламу в магазине: «Не надо звонить на горячую линию, задайте свой вопрос боту». И подумали: «Мы должны себе такого же завести!» Взялись за дело, и вот уже в марте чат-бот ППО ЦППК вступит в строй.

«Чат-бот — это виртуальный собеседник, который будет отвечать на вопросы членов профсоюза, сообщать свежие новости, консультировать по трудовым вопросам и так далее, — рассказывает председатель ППО Ирина Будеева. — Он будет привязан к нашей площадке в соцсети «ВКонтакте». Каждый профсоюзный лидер подтвердит, что сообщения с вопросами от работников ему приходят в любое время суток. Люди ведь работают посменно, многие имеют возможность посидеть в соцсетях только ночью. А бот как раз тем и хорош, что находится на связи круглосуточно и ответит всегда. Так что бот — это, прежде всего, электронный помощник председателя».

Взяться всерьез за новое для себя дело профактив решил после того, как Дорпрофжел на МЖД объявил о конкурсе «ИнфоNEW», целью которого была разработка новых информационных ресурсов, форм и методов информобеспечения членов профсоюза.

Для начала обратились в службу техподдержки ЦППК. «Они нашли бесплатную чат-платформу, помогли нам разработать программу, — рассказывает Ирина Валентиновна. — Мы начали своего бота учить — наполнять информацией для более развернутых ответов на часто задаваемые вопросы. Собираем материал для его обучения буквально всем миром, коллеги проводят сбор вопросов, формируют пакеты ответов. Как правило, людей интересуют путевки, материальное поощрение, выплаты за пятилетнюю работу в компании, отпуск, льготы, Трудовой кодекс и многое-многое другое».

Имя боту выбиралось на конкурсной основе. Чего только ни предлагала молодежь: Дежурный, Знайка, Умничка, Иван Иваныч, Кардинальный и даже — Дорога в рай!

«В итоге больше всех лайков собрало предложение назвать бота Анной. Это имя двух наших активисток, являющихся двигателями бот-программы — куратора Анны Калашниковой и модератора Анны Паулюконети, — говорит Ирина Будеева. — На «Анне» мы пока и остановились. Молодежь в нашей компании замечательная, продвинутая, во всем мне помогает. Самой бы мне все это не потянуть».

Сегодня система работает в тестовом режиме, а в марте ее планируют запустить уже по полной. Знакомство участников группы «ВК» с «Анной» будет происходить в формате квеста, поучаствовать в котором сможет любой желающий. Выполняя задания и отвечая на вопросы, участники научатся не только правильно писать посты в соцсетях, но также создавать видеоролики и даже брать интервью у коллег. Победителям обещаны подарки.

«Социальная сеть «ВКонтакте» — наиболее популярная среди работников ЦППК, именно поэтому мы и решили разместить бота там. Страничка ежедневно пополняется новыми подписчиками. Бот-программы созданы для того, чтобы облегчать жизнь пользователям интернета. Надеемся, что наш работающий в круглосуточном режиме робот, оживит сообщество и поможет расширить аудиторию», — говорит Ирина Будеева.

СОВПАДЕНИЕ ИНТЕРЕСОВ СТР. 2

ПУТЕВКИ В ЛЕТО СТР. 3

РУСОВ И ЕГО КОМАНДА СТР. 6

ХОККЕЙНЫЙ ТОРНАДО СТР. 8

НОВОСТИ

ДЛЯ ЗАЩИТЫ РАБОТНИКОВ

В Красноярске создана первичная профсоюзная организация РОСПРОФЖЕЛ филиала АО «Компания ТрансТелеКом» «Макрорегион Сибирь».

Учредительное собрание, на котором была создана ППО, состоялось 15 февраля. Целями создания первички стали реализация принципов социального партнерства, защита социально-экономических прав и интересов работников на предприятии. Председателем ППО единогласно избран Сергей Куприянов. Кроме того, на собрании были избраны профсоюзный комитет и контрольно-ревизионная комиссия.

И.о. председателя Дорпрофжел на КрЖД Сергей Половинский отметил: «У нас очень сильные правовая и техническая инспекции, блок социальной защиты, спортивный блок. Поэтому вы можете обращаться по любым вопросам, все специалисты открыты для общения».

ИНДЕКСАЦИЯ В САНАТОРИЯХ

Зарплату работников АО «РЖД-Здоровье» проиндексируют с 1 марта на 3,2%. Кроме того, с января в компании проиндексировали ежемесячное пособие, выплачиваемое работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребенком. Теперь оно составляет 4800 руб. в месяц с момента оформления декрета. Также право на получение указанного пособия получили работники, усыновившие или взявшие под опеку ребенка.

ПАРТНЕРЫ ИЗ КИНЕЛЯ

Программа лояльности приросла группой предприятий, действующих в городе Кинель Самарской области. Главным инициатором привлечения новых партнеров выступает профсоюзный активист из Самарской дирекции связи — старший электромеханик Владимир Иванов. На его счету уже 15 подключившихся к программе предприятий.

В числе очередных кинельских дебютантов социального профсоюзного проекта — сеть аптек «Биотон», спортивные магазины «Спартак», Центр косметологии «Milovini», автомойка ODISavto, фотосалон «Кадр» и магазин «Хозтовары». Они заявили о готовности предоставлять предъявителям электронных профсоюзных билетов скидки до 20%.

В МОСКВЕ 28 МАРТА ПРОЙДЕТ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «РОСПРОФЖЕЛ И ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ»

СОВЕТ

Совпадение интересов

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Заводы группы «Ремпутьмаш» в этом году в полном объеме обеспечат заказами. Об этом на заседании Совета председателей профсоюзных организаций группы РПМ заявил генеральный директор дивизиона «Путевая техника» АО «Синара — транспортные машины» Сергей Шунин.

Напомним, что в конце прошлого года контрольный пакет акций группы РПМ («Калужский завод РПМ») был продан «Калужскому заводу путевых машин и гидроприводов» (Калугапутьмаш), который входит в холдинг «Синара – транспортные машины» (СТМ). В него входят шесть заводов, специализирующихся на производстве и капитальном ремонте путевой техники, а также шесть филиалов.

В настоящее время на заводах группы накопилось множество проблем. О них на заседании Совета рассказали председатели первичек. Это состояние санитарно–бытовых и производственных помещений (во многих из них требуется ремонт), нехватка инструментов и средств малой механизации, нехватка персонала из–за прошедших сокращений. Председатель ППО Людиновского филиала Татьяна Дроздова передала жалобы коллектива на отсутствие столовой, Илья Макаров из Юго–Восточного филиала рассказал о просьбе сотрудников обеспечить их служебным транспортом, чтобы добираться до дома.

Однако первое, на что Сергей Шунин обратил внимание, был не ремонт зданий и даже не планирующаяся загрузка заводов, а охрана труда.

«Цель этого года — свести к минимуму, а еще лучше, к нулю количество случаев производственного травматизма, — сказал он. — Сейчас мы проводим ревизию всех процессов, связанных с техникой безопасности и обеспечением безопасных условий проведения работ. И уже выявили ряд проблем, связанных, например, с работой на высоте. Директорам заводов и филиалов даны указания — все виды опасных работ проводить строго в соответствии с требованиями безопасности. Если они не соблюдаются, работы запретить».

По словам гендиректора, уже открыто финансирование на закупку средств индивидуальной защиты и современных страховочных средств. Помочь искоренить производственный травматизм Сергей Шунин попросил председателей первичек.

> **Помочь искоренить производственный травматизм Сергей Шунин попросил председателей первичек**

«Вы лучше кого–либо знаете «больные» точки, — сказал он. — Обращая наше внимание на те или иные проблемы, вы позволите решить их в более короткий срок».

После периода упадка заводы группы РПМ, похоже, ждет подъем. Новое руководство намерено почти в два раза увеличить выпуск новой продукции и более чем в два раза — прибыль. А это позволит решить и другие проблемы: нанять недостающий персонал, обеспечить стабильную зарплату и ее рост. Правда, пока неясной остается ситуация с филиалами группы, которые занимаются обслуживанием уже действующей на железных дорогах техники. Объемы работ продолжают падать, но, как отметил Сергей Шунин, сейчас идут переговоры с ОАО «РЖД», чтобы обеспечить предприятиям загрузку.

Еще один важный вопрос, который волнует всех без исключения сотрудников заводов группы РПМ, — это индексация зарплаты.

«Мы не отказываемся от индексации, — заверила присутствующих на заседании директор по персоналу дивизиона «Путевая техника» СТМ Юлия Када. — Проведем ее в соответствии с коллективным договором».

В этом году, кстати, его действие заканчивается, и предстоит подписать новый. И представители администрации, и председатели первичек от лица своих сотрудников выразили готовность к переговорам о содержании коллективного договора.

«У профсоюза и руководства СТМ есть полное понимание в решении вопросов социального характера, — отметил на заседании председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров. — Однако следует подумать и о том, чтобы «Калужский завод РПМ» получил развитие уже в новом формате».

НОВОСТИ

КОМПЕНСАЦИИ ЗА ВРЕДНОСТЬ ВЫРОСЛИ

Почти 127 тыс. руб. недоплаченной надбавки за вредность вернули 15 монтерам пути путевой машинной станции № 36 на станции Карталы.

Технический инспектор труда Челябинского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД Жанна Капитонова выявила, что ряду работников путевой колонны, у которых по результатам СОУТ были подтверждены вредные условия труда и установлен подкласс 3.1, в нарушение законодательства не были сохранены компенсационные меры в виде повышенной оплаты труда.

Эти работники получили компенсацию в размере 4% вместо положенных 12%. По требованию инспектора путейцам восстановлен повышенный размер оплаты труда и сделан перерасчет.

ЗАПИШИТЕСЬ НА МАССАЖ

Снять физическую усталость и эмоциональное напряжение работники Челябинской механизированной дистанции инфраструктуры теперь могут не выходя за территорию предприятия.

Как рассказала председатель ППО предприятия Татьяна Гарток, профком приобрел массажный стол для оборудования «Зала здоровья» — помещения, в котором члены профсоюза занимаются физической культурой и спортом. Пригласили специалиста по массажу, составили график посещения.

Для поддержания здоровья работников профсоюзный комитет в этом году купит дополнительный спортивный инвентарь: скамью для пресса, мячи, коврики, гантели и утяжелители.

ПРОВЕРКИ ПОПОЛНИЛИ КОШЕЛЬКИ

В минувшем январе правовые инспекторы труда профсоюза на Красноярской дороге провели 21 проверку норм трудового законодательства, условий соблюдения коллективных договоров.

Было установлено 9 фактов нарушений трудового законодательства, об устранении которых руководителям структурных подразделений было внесено пять представлений.

В пользу работников Красноярских дирекций тяги, управления движением, по ремонту пути выплатили 109 353 руб.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНЕНЫ

В прошлом году заработная плата работников вагоноремонтных компаний выросла по сравнению с аналогичным периодом 2017 года: в АО «ВРК–1» — на 10,8%, АО «ВРК-2» — на 6,8%, АО «ВРК–3» — на 4,3%.

Об этом было заявлено на конференциях по подведению коллективных договоров. Их участники подтвердили, что компании выполнили социальные обязательства, предусмотренные колдоговорами.

РЕШЕНИЕ

Отличительный знак

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на ОЖД
САНКТ–ПЕТЕРБУРГ

Дорпрофжел на Октябрьской магистрали разработал отличительные знаки для лучших общественных инспекторов по безопасности движения поездов и уполномоченных по охране труда.

Напомним, лучшие общественные инспекторы и уполномоченные поощряются как работодателем, так и профсоюзом.

«Наша общая с руководством ОЖД задача состоит в том, чтобы человек приходил с работы домой здоровым и без травм. Вручение данных знаков будет хорошим дополнением к уже имеющейся системе мотивации общественных институтов», — уверен председатель Дорпрофжел на ОЖД Александр Голубев.

ЦИФРА

На Октябрьской магистрали в организациях, где работают члены РОСПРОФЖЕЛ, общественный контроль ведут 2046 уполномоченных и 769 общественных инспекторов

МОТИВАЦИЯ

Электромеханикам прибавили

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

У электромехаников и старших электромехаников Екатеринбургской дирекции связи со второго квартала вырастет мотивационная часть премии.

«С момента выхода связистов из состава дороги и создания дирекции связи за ней закрепили определенный бюджет, который не предполагал повышения премии, — рассказывает заместитель начальника дирекции по экономике и финансам Надежда Яковлева. — С тех пор мы (2006 год — Ред.) вместе с профсоюзной организацией дирекции бились за увеличение фонда, обращались в Центральную станцию связи, Департамент бюджетирования и планирования. Данный вопрос все это время находился под контролем ППО Центральной станции связи. Но финансовые вопросы — они всегда сложные и быстро не решаются».

Однако настойчивость все же принесла результат. Теперь у электромехаников и старших электромехаников дирекции премия будет составлять 20% от оклада. Сегодня подготавливается новое положение о премировании, в ближайшее время с ним начнут знакомить работников.

«Электромеханики составляют 70% от общей численности дирекции, это 977 человек, — сообщила председатель ППО дирекции Юлия Костицына. — Каждый из них с апреля начнет получать в среднем на 3,5 тыс. руб. больше. Считаю, что это существенная прибавка, а значит, наши усилия были не напрасны». Работники, конечно, довольны.

АКЦИЯ

«Валентинка» для водителя

ТАТЬЯНА ЛАБОЕВА,
Дорпрофжел на ОЖД
МЕДВЕЖЬЕГОРСК

В День всех влюбленных работники эксплуатационного локомотивного депо Медвежья Гора Октябрьской магистрали поддержали своих детей в акции, организованной профсоюзом и ГИБДД.

Ученики 1«в» класса средней школы № 1 Медвежьегорска, чьи мамы и папы работают на железнодорожном транспорте, поздравили водителей валентинками «Я знаю ПДД». В свою очередь, первичка и родители подготовили яркие плакаты.

С помощью этой акции дети напомнили о вежливости на дороге, пешеходных переходах, переездах.

ОТДЫХ

Путевки в лето

В этом году работодателями совместно с профсоюзными организациями планируется оздоровить около 70 тысяч детей работников — членов РОСПРОФЖЕЛ. Но родителям следует помнить, что лето длинное, и они могут получить путевку не только от администрации предприятия и профсоюза, но и в органах социальной защиты. Как это сделать, рассказывает заместитель руководителя департамента социального развития аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Наталья АНТОНОВА.

— Кто имеет право на получение путевок в лагерь через органы социальной защиты?

— Семьи, в которых воспитываются дети старше 6 лет, но младше 15. В некоторых регионах страны возраст может варьироваться до 16–18 лет. Бесплатную путевку управление социальной защиты предоставляет детям–сиротам, детям, которые остались без опеки родителей, детям из многодетных семей, детям, оказавшимся в сложных жизненных обстоятельствах, детям–инвалидам, детям из малообеспеченных и неполных семей.

— А какой процент от стоимости отдыха должны оплатить остальные?

— Стоимость путевки зависит от лагеря и категории, к которой относится та или иная семья. В соответствии с ними родители оплачивают либо часть стоимости, либо всю. Кроме летних загородных лагерей путевки выдаются в учреждениях здравоохранения на санитарно–курортное лечение.

— Как получить в соцзащите путевку в детский оздоровительный лагерь?

— Лица, которые относятся к льготным категориям населения, должны предоставить документы, подтверждающие их права. С пакетом документов и письменным заявлением надо обратиться в органы социальной защиты по месту жительства. Лучше сделать это за две–три недели до начала сезона. Сотрудникам управления социальной защиты можно сказать о предпочтениях относительно лагеря, желательного времени поездки, и по возможности пожелания заявителя будут учтены.

— А можно ли получить в соцзащите денежную компенсацию за путевку, которую родители купили самостоятельно на свои средства?

— Можно. Для этого надо подать заявление, к нему приложить квитанцию об оплате путевки, ее корешок, а также справку о доходах семьи. Сумма компенсации рассчитывается в зависимости от уровня доходов заявителя и от норматива, который установили региональные органы управления.

Так, она не может превышать среднюю стоимость путевки по тарифам определенного региона. Семьям, у которых имеются льготы и дети обладают особым статусом, положена компенсация в размере 100%. Другие семьи могут получить обратно до 90% от цены. Но следует знать, что управление социальной защиты вправе отказать в возмещении стоимости путевки в случае, если условия лагеря не соответствуют его требованиям.

— А как себя от этого застраховать?

— Чтобы избежать подобной ситуации, перед самостоятельной покупкой путевки в лагерь необходимо ознакомиться со списком учреждений, которые имеют разрешение оказывать населению услуги, достаточные по уровню и качеству.

— Куда еще, кроме органов социальной защиты, можно обратиться за бесплатной путевкой в детский лагерь?

— В местную поликлинику. Педиатр или врач–специалист могут предоставить ребенку, который имеет хроническое заболевание, бесплатное прохождение оздоровительной программы в санаториях. Если малыш еще мал, вместе с ним может поехать его мама по путевке «Мать и дитя». Для этого, кроме детского списка документов, нужно будет предоставить некоторые бумаги матери.

Право отдохнуть и подлечиться имеют все дети, которые прикреплены к медицинскому учреждению. Если вы не видели в вашей поликлинике никаких объявлений на этот счет, уточните у педиатра или в регистратуре. Чтобы получить путевку в санаторий–профилакторий или оздоровительное учреждение, также требуется пакет необходимых документов.

А вот в фонде социального страхования можно получить льготные путевки для детей–инвалидов. Право воспользоваться такой возможностью имеет или мать ребенка, или человек, который будет его сопровождать. Из документов понадобятся санаторно–курортная карта, справка об инвалидности, документы матери или опекуна. Фонд социального страхования также может возместить расходы на дорогу к месту оздоровления и обратно.

Не стоит игнорировать обращение и в отделение по делам молодежи администрации района. Через него бесплатный отдых могут получить дети от 4 до 7 лет вместе с мамой или папой. Также этой привилегией могут воспользоваться талантливые дети, проявившие себя. Для этого требуется стандартный набор документов: заявление и санаторно–курортная карта.

Беседовала
Ольга Прямицына

РАКУРС

Пишите письма

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Профсоюзная организация Рузаевской дистанции пути Куйбышевской дирекции инфраструктуры добилась обеспечения путейских бригад модульными пунктами обогрева. Теперь на повестке дня другая задача — укомплектовать рабочие помещения портативными сушильными камерами, а дистанцию — переносными радиостанциями.

О том, что на десятикилометровом перегоне Пишля — Хованщина, где путь проложен в лесу, необходим пункт обогрева, говорили с 2010 года. Ольга Макунина, работавшая тогда специалистом по охране труда, постоянно напоминала администрации предприятия, что путейцам на том дальнем полигоне негде погреться. Но это мало что меняло.

В 2017 году, практически сразу после избрания председателем ППО, Ольга обратилась с письмом к руководству дистанции. Может быть, это сыграло свою роль, а может, выступление профсоюзного лидера на конференции социальных партнеров в феврале прошлого года, только деньги на три новых модуля, установка которых не значилась ни в программе, ни в бюджете, были выделены. Один из них установили на перегоне Пишля — Хованщина.

«В нем — прихожая и две комнаты, — рассказывает Макунина. — Обогревается он электричеством. Вода привозная: лес кругом, коммуникации не проложены. Но есть все, чтобы поесть, согреться, обсушиться и немного передохнуть».

Еще две модульных табельных планируют установить в этом году взамен устаревших пунктов обогрева на станциях Саранск–1 и Воеводское. Они станут полноценными рабочими помещениями, будут просторными — площадью по 100 квадратных метров каждый. К ним подведут коммуникации, проведут водоснабжение, установят душевые. Предусмотрены сушильные камеры, холодильники, микроволновки, электрические плиты. Все — в соответствии с современными санитарно–эпидемиологическими нормами и требованиями охраны труда. Почти.

«Дело в том, — поясняет Ольга Макунина, — что практически во всех рабочих помещениях оборудованы места под стационарные сушильные камеры, куда после работы можно поместить обувь и одежду, чтобы к утру она высохла, не хватает переносных сушильных камер для быстрого просушивания (5–10 минут) рукавиц и обуви. На всю дистанцию их теперь восемь, до недавнего времени было шесть. А этого мало: ведь по нормам в каждом рабочем помещении должна быть такая сушильная камера, чтобы во время технологического перерыва путейцы имели возможность просушить рукавицы. На данный момент нам не хватает одиннадцати таких портативных сушильных камер».

Не хватает и переносных радиостанций: ими дистанция обеспечена лишь на 69 %. «Говорят, что не обязательно каждому иметь радиостанцию, — смущенно произносит Ольга Макунина, — можно выставлять промежуточных сигналистов. Но нельзя экономию оплачивать безопасностью».

Макунина собирается впредь отстаивать права и интересы работников. Она убеждена: если по поводу каждого нарушения обращаться к руководству, писать письма, выступать на собраниях — словом, давать делу ход, можно многого добиться. Недавно, например, по требованию профсоюзной организации и уполномоченных по охране труда была расширена смета на капитальный ремонт слесарных мастерских, который заканчивается сейчас на территории дистанции пути.

«Запланировали все, — вспоминает Макунина, — замену кровли, окон, внутреннюю отделку. А подведение централизованного водоснабжения и водоотведения — нет. Полгода мы писали письма на имя начальника службы пути, начальника дистанции гражданских сооружений. В результате вопрос был решен. Сейчас монтаж системы водоснабжения и водоотведения подходит к концу».

На ближайшее время стоит еще одна непростая задача — обустройство пунктов обогрева на перегоне Воеводское — Сура.

«Дело осложняется тем, — поясняет Ольга, — что имеющееся на перегоне с позволения сказать рабочее помещение, где нет ни света, ни тепла, ни воды, мы ремонтировать не имеем права: оно находится на балансе администрации Кочкуровского района. Мы там — арендаторы. Постоянной дислокации на том перегоне нет, большой модуль не требуется. Нужен пункт обогрева, чтобы путейцам было где согреться и рукавицы просушить. Моя задача — добиться установки такого модуля. Буду ходить к руководству, писать письма. Но проблему обязательно решу».

ПРОБЛЕМА

Табельная недоступна

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

В дистанции пути Южно–Уральской дирекции инфраструктуры в прошлом году поступили 39 новых модульных пунктов обогрева и 12 модульных табельных зданий. Но не везде современные блага цивилизации оказались доступны путейцам.

«Идея хорошая — создать достойные условия труда и отдыха работникам путевого комплекса, как на узловых станциях, так и на отдаленных участках. Чтобы люди могли обогреться, отдохнуть, пообедать в комфорте. По инициативе профсоюза разработали целую программу по обеспечению санитарно-бытовых условий. Но вот в процессе ее реализации возникли проблемы», — рассказывает председатель Дорпрофжел на ЮУЖД Андрей Бабинцев.

В начале этого года полноценно работать начали только 23 пункта обогрева и 8 модульных. Остальные пока стоят незадействованные. Все потому, что при подключении их к электро- и водоснабжению и водоотведению потребовалось дополнительное оборудование и материалы, которые не были предусмотрены комплектацией.

Так, чтобы заработали все электроприборы, в том числе отопление, необходимо подключиться к источнику электроэнергии через трансформаторные подстанции. А для обеспечения водой — проложить водопровод. Однако в комплекте с пунктами и табельными нет ни трансформаторов, ни кабелей, ни труб. На их закупку нужны деньги, которые не запланировали в бюджетах предприятий. Хорошо еще, если ЛЭП и водопровод находятся на балансе у железнодорожников, а если требуется подключение к городским сетям, это еще дополнительные расходы на согласование документов.

В результате так необходимые для путейцев пункты обогрева и табельные по назначению не используются. Вот и получается: идет монтер вдоль пути по трескучему морозу, ему бы обогреться, чаю горячего попить, видит: «чудо-вагончик» стоит, а зайти в него не может.

Дистанции пытаются выйти из положения, используя имеющиеся у них материальные ресурсы. «Наш пункт обогрева на перегоне Сорочинская — Гамалеевка к трансформатору подключили, но мощности не хватает. Если мы захотим чайник или микроволновку включить, то придется выключить отопление: по-другому не получится», — говорит монтер Новосергиевской дистанции пути Михаил Широков.

Вопрос с подключением пунктов обогрева и модульных на контроле у дорожной организации профсоюза. Технические инспекторы труда проводят проверки, выдают предписания. Проблему обозначали и на прошедшем недавно в рамках подготовки к форуму социальной ответственности круглом столе по охране труда.

Больше всего у профсоюза вызывает опасение, что аналогичная ситуация возникнет и в этом году, когда будут новые поставки, а средства для обеспечения сопутствующих работ и расходы на подключение и ввод в эксплуатацию опять не предусмотрят. А пока «наверху» решают, где взять деньги, каждое новое подключение модульного пункта — праздник для путейцев.

«В новый пункт обогрева мы заехали в конце прошлого года. Все преимущества уже успели оценить, когда были сорокаградусные морозы. Здесь и тепло, и вся необходимая бытовая техника есть, даже вещи можно посушить в специальном электросушильном шкафу. Наши ребята довольны», — отмечает бригадир пути Варгашинской дистанции пути Дмитрий Федотов.

Блага цивилизации поступили на линию, но путейцам пока недоступны

СИТУАЦИЯ

Смена поколений

ПАВЕЛ ГРЕКОВ,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

Провозная способность ряда участков Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей с момента начала модернизации уже выросла более чем на треть. Таковы официальные цифры, которые приводит сайт ОАО «РЖД». А к 2020 году объем перевозок в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока удвоится к уровню 2012 года до 124,9 млн тонн. Это значит, что в перспективе на БАМе потребуются дополнительные трудовые ресурсы. Но готова ли молодежь покорять север?

«За туманом и за запахом тайги» — ценности, отраженные в строчках Юрия Кукина, абсолютно соответствовали общественным ожиданиям своего времени. Эту песню наизусть знали строители БАМа 20-го века. Сегодня ситуация изменилась.

«Не так давно совместно с руководством Восточно-Сибирского филиала АО «ФПК» мы обсуждали трудности с набором проводников в Новой Чаре. И это не единственное предприятие Северобайкальского региона, на котором решают подобные задачи. Для того, чтобы понять, как рабочая молодежь относится к перспективе переезда на север и что для этого нужно, в социальных сетях Дорпрофжел на ВСЖД провел опрос», — рассказал председатель Дорпрофжел на ВСЖД Александр Старцев. Его итоги показали, что для молодежи на первом месте стоит конкурентоспособная зарплата, перекрывающая разницу цен между областным центром и северными районами. Не менее важно обеспечение жильем и развитая социальная инфраструктура.

Официальная статистика показывает, что внутри области к середине 1990-х годов миграционный поток в северные районы нового промышленного освоения сменился оттоком населения из этих районов и продолжается по сей день. Общая миграционная убыль из Иркутской области ежегодно составляет около 6000 человек. Это осложняет и без того неблагоприятную демографическую ситуацию и создает дефицит трудовых ресурсов.

«Не могу сказать, что есть подразделения, на которых нужны работники ввиду отсутствия людей в населенном пункте. Есть определенные трудности с набором машинистов, но это происходит ввиду специфики профессии. Человека с улицы нельзя устроить за один день, ведь нужно пройти предварительное обучение», — отметил начальник сектора методологии и анализа службы управления персоналом Восточно-Сибирской дороги Игорь Янбаев.

По мнению заместителя начальника службы управления персоналом дороги Максима Серикова, проблема заключается не в укомплектовании штата, а именно в привлечении молодежи. «Но в ОАО «РЖД» и ранее действовали мотивационные программы, а в конце прошлого года утвержден план по привлечению и сохранению персонала на предприятиях на территории БАМа до 2025 года. Он предусматривает и развитие инфраструктуры, и рост зарплат. Так, например, с 1 января работникам БАМа на участке от станции Лена до Комсомольска-на-Амуре (исключительно) выплачивают надбавку к зарплате в размере 10%».

При этом не только молодые работники, но и выпускники вузов не горят желанием покорять Север. Встречи работодателей с будущими выпускниками железнодорожного университета показывают, что только единицы из них соглашаются по распределению ехать на предприятия Северо-Байкальского региона ВСЖД, зачастую сразу претендуя на инженерные или руководящие должности.

Варианты выхода из этой ситуации предлагают сами студенты.

«Нужно на реальных примерах показывать возможности продвижения по карьерной лестнице ребят, работающих на Севере, — предложил студент ИрГУПСа Никита Протасов в рамках слета «Студенческий профсоюзный лидер-2019». — Кроме этого, требуется работать над имиджем рабочих специальностей. Если сделать производственную практику стопроцентно оплачиваемой на всех предприятиях ОАО «РЖД», то это в разы снизит уровень формализма. Тогда студенты к окончанию вуза будут иметь необходимый опыт и «корочки» слесаря, электромеханика или монтера пути».

Есть опыт и у отдельных структурных подразделений ОАО «РЖД». Например, Дирекции управления движением. «Выезжали в ИрГУПС и беседовали со студентами. Приводили в пример молодых ребят, которые построили успешную карьеру на БАМе. С уверенностью скажу, что у выпускников после таких разговоров горят глаза и деньги становятся не первостепенным фактором», — поделилась опытом председатель Совета молодежи Дирекции управления движением Наталья Константинова.

Так или иначе, проблему решать придется, потому что смена поколений БАМу необходима.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Сергей ЛЕБЕДЕВ,
мастер дистанции инженерных сооружений Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры:
— Работаю в дистанции почти три года. После вуза уехал на станцию Лена. Можно сказать, что в Иркутске у меня осталось все — родственники, друзья, даже квартира. Я думаю, мной двигал юношеский авантюризм. Сейчас, спустя три года, мне стали выплачивать северные надбавки в полном объеме. К тому же я прошел путь от ремонтника искусственных сооружений до мастера. Моя зарплата выросла в два раза по сравнению с первыми днями работы. Да, на севере есть проблемы с развлечениями и организацией досуга. Но я активно влился в общественную жизнь, стал участником волонтерского движения. Благодаря профсоюзу в сентябре прошлого года попал на Фестиваль молодежи РОСПРОФЖЕЛ в Сочи. Я впервые был на море, и это круто. Не нужно бояться севера. Здесь трудно, но он дарит бесценный опыт и возможности роста.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Дмитрий АВДЗЕВИЧ,
заместитель начальника станции Лена по работе с портом:
— В 2015 году после университета я, конечно же, хотел стать сразу руководителем, как и все. Понимал, что нужен опыт. Поэтому моя карьера началась с дежурного по станции Нижнеангарск. Через год, веря в свои силы, напросился на станцию первого класса Северобайкальск. Со временем пришло осознание готовности к следующему шагу. Заверил работодателя, что готов занять должность начальника сразу двух небольших станций, Мерзлотная и Ручей. Амбиции и трудолюбие помогли заслужить доверие. Осенью прошлого года после комиссионного осмотра начальника дороги принял предложение стать заместителем начальника станции Лена по работе с портом. Должность стратегически значимая — единственная на всей дороге. Север — это отличная возможность для карьерного роста амбициозных и уверенных в себе людей. Верю, что шаги, предпринимаемые в ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ, дадут положительные результаты.

ФОТО АЛЕКСАНДРА СТАРОДУБОВА

Поездного электромеханика Сергея Чернышева и проводника Юлию Поздину не смущает работа на БАМе

ФОТО СЕРГЕЯ БЕРДЕННИКОВА

Укладка второго пути на участке Улан-Макит — Таксимо

ФОТО АЛЕКСАНДРА ПОПОВА

Разведочно-транспортно-дренажная штольня Северомуйского тоннеля проходит параллельно основному тоннелю

СИГНАЛ
№ 06 (946) 21—27 февраля 2019 года

ЛИДЕР

Русов и его команда

ФОТО ЦППК

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Сергей Русов работает в ЦППК с 2014 года. В компанию пришел из розничной торговли, где работал на руководящих должностях в различных торговых федеральных сетевых гигантах.

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

«Я служил в войсках ПВО. Армия для меня была школой жизни, как бы избито это не звучало. Она дает колоссальный опыт, закаляет характер. Это как лакмусовая бумага: за время службы становится понятно, кто есть кто в жизни. Лидеры там проявляют себя как лидеры, аутсайдеры — как аутсайдеры». Считающий так человек — Сергей Русов — директор по продажам АО «Центральная пригородная пассажирская компания», автор волонтерского проекта, посвященного детской безопасности на железнодорожном транспорте, участник конкурса «Лидер России–2019».

Казалось бы, отдав долг Родине в высокотехнологичных и очень значимых для страны войсках противовоздушной обороны, с армией Сергей Русов должен был расстаться лет в 20. Но она настигла его и в зрелом возрасте. Поскольку ЦППК является официальным перевозчиком двух милитари–проектов — авиасалона МАКС и форума «АРМИЯ», — Сергей Николаевич входит в оргкомитет обеих выставок, где тесно общается с организаторами — представителями Министерства обороны.

Но это — составляющая его работы. По зову души же Сергей Русов занимается проектом детской безопасности на железной дороге. «Ежедневно с нашего полигона мы получаем статистику о травмировании взрослых и детей. И эти цифры беспокоят меня не только как руководителя, но и как отца троих детей. У нас учат детей и подростков правилам дорожного движения, но, к сожалению, нет госпрограммы по безопасности на железнодорожном транспорте. Сегодня этой темой занимаются каждый отдельно: МВД, РЖД, ЦППК, общественные организации», — говорит Русов.

В свое время, когда руководство ЦППК обращалось в Госдуму по вопросам изменения схемы контроля проездных документов, размеров штрафов, был затронут и этот вопрос. Однако решения проблемы не последовало. Тогда ею решили заняться сами. ЦППК проводит официальные мероприятия по профилактике детского травматизма на железной дороге. Компания размещает баннеры и прочую наглядную информацию, приглашает для проведения занятий педагогов–профессионалов, имеющих подход к детской аудитории и умеющих в доступной форме объяснить, что к чему. Они, согласовав с Минобрнауки список школ, проводят плановые занятия.

«Но с точки зрения охвата аудитории этого недостаточно, — считает Русов. — Я обратился к подчиненным с предложением поучаствовать на добровольнОй основе. Откликнулись порядка 100 работников. Группами по пять человек мы ездим по школам, причем, каждый раз едем новым составом. Это кассиры–контролеры, машинисты, сотрудники АУР — люди разных профессий. Каждый привносит в программу выступления что–то свое».

По его признанию, дети сначала удивляются новым сведениям. Тому, что поезд весит 600 тонн и остановить его резко невозможно, или что напряжение в контактной сети три тысячи вольт. А потом начинают задавать вопросы. «Мы видим интерес в глазах детей, — рассказывает Сергей Русов. — Мы ведь не только рассказываем, а также демонстрируем видеоматериалы, мультики, слайды. В данный момент занимаемся с детьми 3–4 классов. Есть программа, рассчитанная и на старшеклассников».

Волонтерский отряд Сергей Русова работает в Подмосковье, потому что именно областные школьники живут в непосредственной близости от железной дороги, массово ездят на электричках. Изучив статистику травматизма, выбрали «лидирующие» города, из них — школы, расположенные ближе к «железке». И в первую очередь начали проводить уроки безопасности в городах–спутниках Москвы: Лобне, Раменском, Нахабино, Железнодорожноми.

Кстати, факт волонтерской деятельности помог Сергею Русову, когда он решил участвовать во всероссийском конкурсе «Лидер России». Одним из условий участия в нем было участие в социальном проекте.

В этом конкурсе свои силы пробовали более 220 тыс. человек со всей страны. Первые этапы проходили в виде тестирования. До полуфинала, который будет очным, дошли чуть более трех тысяч. В феврале сильнейшие управленцы соберутся в 8 федеральных округах. Русов будет «сражаться» с коллегами из ЦФО.

Тесты, которые проходили участники, касались совершенно различных сфер жизни и бизнеса. Они были вербальными, числовыми, абстрактными, логическими, а вопросы в том числе были по темам культуры, географии, истории России. Подсмотреть подсказку в интернете невозможно — временной лимит на каждый ответ от 20 до 60 секунд, тут уж даже гугл не в силах помочь.

По признанию Сергея Русова, самыми сложными для него были вопросы на абстракцию и логику. «Видишь на экране некие геометрические ряды, и нужно, например, вычислить, в каком порядке эти фигуры будут распределены в следующем кадре и в каком они будут цвете», — рассказывает он.

Если говорить о бизнесе, то — считает Сергей Русов — нет разницы, чем управлять, структура и схемы управления во всех сферах схожи. «Конечно, в управлении Московским транспортным узлом есть своя специфика — технологическая. Повышенная опасность, аварийность — в обычном управлении этого нет. Там ты уходишь спокойно с работы. На железной дороге к управленческому опыту требуется навык управления и действия в ЧС, потому что в любое время что–то может пойти не так. Вот сегодня снегопад обильный, и каждый понимает, что днем снег растает, ночью будут заморозки, утром все обледенеет. И мы все, начиная от машинистов, кассиров и до руководства, понимаем, к чему надо готовиться».

Многих удивляет, что Сергей Русов, менеджер частной компании, состоит в профсоюзе. «Моя мама была председателем ППО одной из крупнейших электростанций в СССР, — открывает секрет Сергей. — Поэтому я с детства участвовал во всех мероприятиях и прекрасно понимаю, что это такое». Вместе с профкомом АО «ЦППК» руководство компании проводит различные мероприятия. К примеру, Сергей Русов стал организатором конкурса «Лучший по профессии». «В ЦППК мы с поддержкой профсоюза широко его развернули. В этом году финал у нас проходил в одном из залов Белорусского вокзала. Для работников это хорошая социальная поддержка и мотивация к развитию».

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Пригодились ли вам в жизни навыки, полученные во время службы?

Игорь БЫКОВ, заведующий организационно–штатным отделом — заместитель председателя Дорпрофжел на СвЖД:

— В армии понял четыре важных правила, которыми руководствуюсь всю жизнь: я есть частичка великого народа; нет ничего, что может пошатнуть чувство гордости за свою Родину; любое начатое дело нужно обязательно доводить до конца; всегда стремиться к тому, чтобы не позорить род войск, которым отдал два года жизни.

Андрей НЕЙВИРТ, главный технический инспектор труда профсоюза на ЮУЖД:

— Службу вспоминаю с благодарностью. Все, чему я там научился, мне пригодилось и в быту, и в работе. Даже привычка все делать вовремя, соблюдать режим дня — это с тех времен.

В ракетных войсках в звании сержанта я был старшим вычислителем. Там же в первый раз, а это был 1987 год, увидел компьютер, пришлось его осваивать. После армии пришел на железную дорогу монтером пути, начал учиться. И здесь мне пригодились армейские опыт и знания. И даже сейчас в работе технического инспектора, когда необходимо проанализировать цифры, отчеты, разобраться в технической документации, мне помогает тот опыт.

Сергей МОРОЗОВ, машинист–инструктор локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Бекасово:

— Армия изменила меня в лучшую сторону. На многие вещи я уже не так смотрел, как прежде. Служба помогла мне разобраться в себе. Не понимаю молодых людей, отлынивающих от армии. Она закаляет тело и дух, делает тебя выносливее. Дослужился до старшего сержанта, был замкомандира взвода. Этот опыт сегодня помогает руководить колонной, в которой работают 52 машиниста и помощника.

Виктор ДАНИЛЕВСКИЙ, слесарь–электрик участка по ремонту путевой техники и ССПС ОП «Путевая машинная станция» ФГУП «Крымская железная дорога»:

— Служба научила ответственности не только за себя, но и за товарищей. Она стала хорошим началом моего физического и духовного развития. Сегодня я продолжаю заниматься спортом, состою в общественной военно–патриотической организации «Солдаты границы», участвую в проведении городских военно–патриотических мероприятий, читаю лекции в школах и интернатах города о подвигах героев времен Великой Отечественной войны и малоизвестных подвигах, совершенных обычными людьми ради спасения Родины.

Борис БАДМАЕВ, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Абакан:

— Проходил службу в группе Советских войск в Германии. Главное, что мне привили в армии, — дисциплину и то, что все необходимо понимать с первого раза и выполнять точно, добросовестно и в срок. Иначе появится множество проблем, которые будут только нарастать. Конечно же, теперь эти навыки помогают и в работе, и в жизни.

Павлин БРАТЦЕВ, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Свердловск–пассажирский:

— Довелось служить в Приморском крае в мотострелковых войсках. Больше всего мне запомнились маршброски, они научили выносливости. Армия — это приказ — выполнение. Это правило действует и на железной дороге. Здесь без порядка никак, поэтому не зря железную дорогу называют полувоенной организацией. После армии мне не составило труда вжиться в атмосферу, когда пришел трудиться в депо.

Олег ВЕРСТОВ, первый заместитель председателя Дорпрофжел на ЮВЖД:

— В армии, выполняя приказы старшего по званию, учишься стилю руководства, понимаешь, как общаться с подчиненными.

Был случай, когда командир велел выйти в лес, в поход без спецсредств. Тогда мы растерялись, как же без них? Но приказ выполнили. А потом все подошло с другим подразделением: и палатки, и кухня. Смысл в том, что обсуждение приказа недопустимо, а его выполнение должно принести общему делу положительный результат.

АКЦИЯ

Снежные баталии

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Снежный февраль вывел на снегоборьбу железнодорожников практически на всех предприятиях. Не остались в стороне и студенты профильных образовательных учреждений.

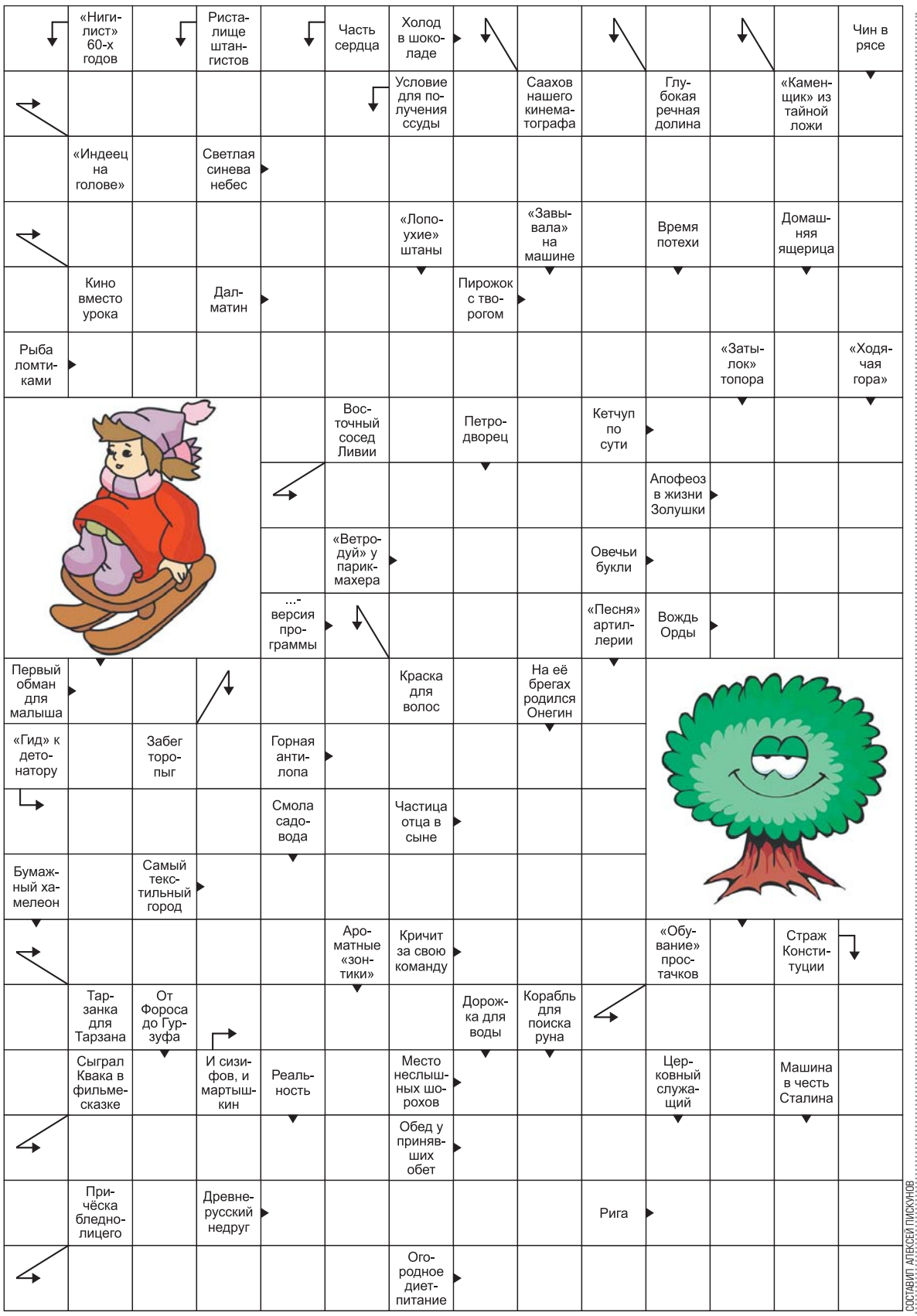
Первыми на борьбу с последствиями снежной стихии в Екатеринбурге вышли учащиеся Колледжа железнодорожного транспорта Уральского государственного университета путей сообщения.

«Железная дорога — объект режимный, и студентов на снегоборьбу не пускают, но приобщиться к общему делу хотелось. Поэтому мы с удовольствием приняли предложение председателя Молодежного совета Дорпрофжел на СвЖД Евгении Богдановой и отправились на снегоборьбу в железнодорожный садик № 121», — рассказал председатель комитета по делам молодежи Свердловской дороги при КЖТ УрГУПС Глеб Рычков.

За два с половиной часа студенты лопатами и ледорубами очистили спортивную и игровые площадки детсада. Сугробы высотой выше колена давались нелегко, но это не остановило ребят.

«Эстафету чистоты» подхватили учащиеся УрГУПСа. Они направились в детский сад № 120.

«Специально подгадали время между пар, сейчас накинемся дружно и победим снег. Коллектив детского сада встретил нас гостеприимно: подбодрили добрыми словами и выдали лопаты», — рассказал студент второго курса строительного факультета Илья Горда. По информации Евгении Богдановой, акция продолжится до конца обильных снегопадов.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 5

По горизонтали: Догма. Фугас. Верфь. Висок. Отголосок. Арбат. Ваза. Потоп. Рим. Уклон. Чита. Лубок. Слеза. Адрес. Кит. Увал. Угода. Планер. Пот. Жито. Септик. Сон. Корыто. Ушиб. Локоть. Бог. Квазимодо. Ряба. Тур. Привой. Нашатырь. Кайф.

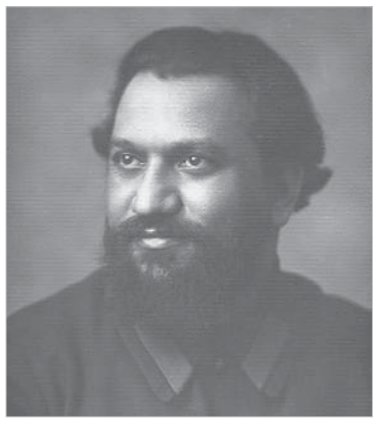
По вертикали: Хулио. Сапог. Ожегов. Мафиози. Строчок. Ком. Крокодил. Наполеон. Сараево. Камбала. Тонус. Пики. Фас. Луг. Зад. Трико. Утенок. Пастушка. Аппликата. Ежик. Посыл. Оторопь. Окрик. Бита. Омут. Горы. Чайф. Ява. Бой.

ИСТОРИЯ

Талант организатора

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

В советское время слово «номенклатура» произносилось с оттенком зависти: считалось, что раз человеку повезло и он попал на начальствующую должность, то руководить он может абсолютно в любой сфере. Главное — эту «сферу» не завалить. Но бывали и номенклатурщики, обладавшие несомненными организаторскими талантами. Тому пример — Артемий Халатов.



Ректор МИИТа в 1924–1927 годах и член Коллегии Наркомата путей сообщения в 1922–1927 и 1932–1935 годах.

В НКПС Артемий Багратович пришел по личному приглашению Феликса Дзержинского — курировать продовольственные перевозки, благо дело это знал очень хорошо. До железной дороги Халатов работал в Наркомате продовольствия и одновременно начальником Главного управления по снабжению Красной армии.

Задачи на новом месте ему ставил лично Железный Феликс: «Вам придется заботиться о минимальных пробегах продовольственных маршрутов, следить за скоростью их движения, простоями вагонов при погрузке и выгрузке, отцепками в пути… Я хочу, чтобы Вы окунулись в гущу жизни транспорта и в будущем взяли на себя наблюдение за всей эксплуатационной деятельностью НКПС».

Халатова по праву можно назвать многостаночником: должности он часто совмещал, причем не в ущерб качеству работы. Так, в 1923 году он, параллельно с работой в НКПС, основал паевое товарищество «Народное питание», которое уже дальше в развитие халатовской идеи стало создавать фабрики–кухни.

Также одновременно с другими работами, в 1921–1928 годах, Халатов был председателем Центральной комиссии по улучшению быта ученых при Совете народных комиссаров — любимого детища Максима Горького. Так познакомились «великий пролетарский писатель» и «великий снабженец». Горький регулярно обращался к Халатову с просьбами по решению проблем столичных и провинциальных ученых, литераторов и просто интеллигентов.

Знакомство продолжилось и когда Артемия Багратовича назначили руководителем Госиздата. Как настоящий партиец он взял под козырек, но… Сохранилось его письмо Горькому: «Вот уже второй месяц, как Совнарком назначил меня руководителем Государственного издательства. Дело для меня совершенно новое, незнакомое, имею беспрерывный 10–летний опыт по организационно–хозяйственной руководящей линии, но не к издательски–книжной. Дело это труднейшее, сложное, многообразное, не налаженное…».

Впрочем, и на новом месте Халатов освоился достаточно быстро. Объективно говоря, он стал одним из лучших руководителей Госиздата. Артемий Багратович считал, что от советского читателя не надо скрывать все многообразие взглядов на историю — к примеру, в 1928 году в Госиздате вышли «Очерки русской смуты» Деникина и еще ряд книг, не соответствовавших господствующей идеологии. «Вольности» наверху решили прикрыть и перевели Халатова обратно в НКПС.

Мемуаров Артемий Халатов написать не успел — расстреляли.

ЭКСКУРСИЯ

Наука от профсоюза

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Молодежный совет Дорпрофжел на СвЖД организовал для ребятишек из многодетных семей екатеринбургских железнодорожников, а также семей с детьми с ограниченными возможностями экскурсию в лабораторию детского научного центра «Наукосити».

Химические эксперименты побудили в детях интерес к изучению оружающего мира

Под контролем заведующего лабораторией Владислава гости, как настоящие ученые, облачились в белые халаты, перчатки и очки и прослушали правила безопасности. А затем началось таинство, за которым внимательно следили юные «химики», а также их родители и члены Молодежного совета.

Девчонки и мальчишки морозили в азоте листы капусты и кукурузные палочки, забивали гвозди замороженным бананом, смешивали шампунь с азотом и сухим льдом, сравнивая реакцию. А мамы с умилением шептались с молодыми железнодорожниками.

У детей еще не улеглись впечатления от предыдущего опыта, как Владислав готовил уже следующий — с пламенем. На столе появились колбы с борной кислотой и этиловым спиртом, пипетки, горелки. После легких манипуляций пламя поменяло цвет с желтого на ярко-зеленое, потом на красное и даже малиновое. А апогеем действия стало извержение вулкана.

«Заряжаем вулкан оранжевым порошком — аммонием — и добавляем стружку магния, которая горит белым цветом и даст нам обилие искр. Искра от спички и...», — не успел договорить химик, как в воздух взметнулась копна искр, дети визжали от восторга.

Расставаясь, железнодорожницы благодарили Молодежный совет за мероприятие и отмечали, что для детей это был двойной праздник, ведь он дал им море впечатлений и побудил в детях любопытство к изучению окружающего мира.

«Мне казалось, что моим детям еще рано посещать подобные мероприятия, вижу, что ошиблась, в них проснулось любопытство и чувствую, что вспоминать это событие будут долго», — поделилась впечатлениями сотрудница Свердловской дирекции связи Екатерина Тярова.

Как рассказала «Сигналу» председатель молодежного совета Дорпрофжел на СвЖД Евгения Богданова, это не последнее такое мероприятие.

КУБОК

Хоккейный торнадо

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,
Дорпрофжел на ЗСЖД
НОВОСИБИРСК

На Западно-Сибирской дороге разыграли кубок Дорпрофжел по хоккею с шайбой.

Ледовое первенство, организованное в Омске седьмой год подряд, собрало под своими знаменами четыре команды и более 300 болельщиков — железнодорожников, членов их семей и ветеранов.

Лучшие хоккеисты-любители четырех регионов магистрали готовились к баталиям на площадке ледового комплекса заранее, тренировали выигрышные комбинации, отрабатывали приемы позиционной и силовой борьбы. В итоге для собравшихся болельщиков, представителей омских, новосибирских, кузбасских и алтайских трудовых коллективов, на арене состоялись по-настоящему «жаркие» ледовые баталии.

«По результатам прошлых лет лидером чемпионата принято считать команду омских железнодорожников. Сейчас предсказать победителя невозможно, все готовы показать первоклассный хоккей», — отметил на открытии кубка председатель Дорпрофжел на ЗСЖД Николай Шашков.

В матчах полуфиналов никто из команд не собирался довольствоваться только участием. Всеми силами стремились приблизить долгожданную победу. Поддержка болельщиков, встречающих каждую атаку хоккеистов одобрительными возгласами, реактивные контратаки, быстрые розыгрыши, эффективные комбинации и заслуженные голы стали достойным украшением чемпионата. Помимо увлекательного спортивного зрелища для болельщиков были организованы интересные конкурсы, розыгрыши и коллективные игры.

Встреча в финале двух команд — давних спортивных соперников на ледовой арене — обещала быть жаркой.

Сборные команды Алтайского и Кузбасского регионов начали противостояние аккуратно. Защитники старались не покидать своих рубежей, оберегая вратарскую зону. Но затишье длилось недолго. На протяжении всего игрового времени на ледовой арене разразился настоящий хоккейный торнадо, сопровождаемый треском и хрустом клюшек, умопомрачительными виражами и точными бросками шайбы по воротам соперника.

Впервые в истории турнира золотые медали и Кубок Дорпрофжел стали заслуженной наградой для работников Алтайского региона. На второй ступени пьедестала — кузбасские хоккеисты. Бронза — у спортсменов-любителей Новосибирского региона.

Настоящая борьба разразилась на ледовом поле за кубок Дорпрофжел

СОЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

Забота о здоровье

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на ОЖД
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Стартовал социальный проект для ветеранов Октябрьской магистрали.

Дорпрофжел на ОЖД и дорога организовали для ветеранов-железнодорожников отдых в санаториях. Напомним, сертификаты на оздоровление 75 человек в санаториях были вручены на концерте в честь 75-летия полного снятия блокады Ленинграда.

И вот 12 февраля первые 28 человек из Санкт-Петербурга и Волховстроя отправились на отдых в пансионат «Восток-6» на берегу Финского залива.

Погода в Ленобласти сейчас мягкая и снежная. Так что много времени можно будет проводить на улице — на территории пансионата в лесной зоне специально для неспешных пеших прогулок оборудован терренкур.

В ближайшее время состоятся очередные заезды в «Восток-6», а также в санаторий «Сестрорецкий курорт».

«Блокада Ленинграда навсегда останется в памяти как одна из самых страшных страниц истории города. Данный проект Дорпрофжел — возможность поблагодарить ветеранов за восстановление железнодорожного сообщения после разрушительных последствий войны», — отметила заместитель председателя Дорпрофжел на ОЖД Татьяна Шебалова.

ДЕТАЛИ

Терренкур — метод санаторно-курортного лечения — специально проложенные маршруты, предназначенные для лечебной ходьбы. Развивает выносливость, улучшает работу сердечно-сосудистой системы и органов дыхания, стимулирует обмен веществ, нервную активность.

ФОТОФАКТ

Социальный проект «Железная дорога и театр — детям» подготовили на Восточно-Сибирской магистрали. Главный организатор мероприятия — начальник отдела корпоративного управления и реализации стратегии дороги Сергей Орлов. Помогали ему активисты Молодежного совета регионального отдела Дорпрофжел.

Тридцать воспитанников социального учреждения для детей, оставшихся без попечения родителей, из небольшого городка Усолье-Сибирское привезли в Иркутск. Ребята посетили театр и, в рамках профориентации подрастающего поколения, стали гостями технопарка «Кванториум РЖД».

Сигнал
Газета «Сигнал» зарегистрирована Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационное свидетельство №012726. Учредитель: Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

Главный редактор: Н. ПАШКАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: В. БРОК
Ведущий дизайнер: С. ПЛАКСИНА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24.

Телефон: 8(499)262-17-66.
Факс: 8(499)262-08-13.
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru brokvv@rpzt.ru;
Интранет: http://10.248.11.133 volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.
ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.
Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 123007, г. Москва Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62,
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 126096 экз.
Номер подписан: 18.02.2019 г. Заказ №