Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 29 (1013)
20–26 АВГУСТА
2020 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ПОДДЕРЖКА

С крышей над головой

На жилищную поддержку могут рассчитывать и дети железнодорожников

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В ОАО «РЖД» утверждена новая редакция Концепции жилищной политики. Она начнет действовать с 1 сентября. Предложения, выдвинутые РОСПРОФЖЕЛ, учтены.

«Центральный комитет профсоюза участвует в разработке нормативных документов, касающихся улучшения жилищных условий железнодорожников, — рассказывает заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Наталия Бурова. — Представители профсоюза также входят в центральную жилищную комиссию ОАО «РЖД» и принимают участие в работе региональных представительств. Мы вносим предложения по развитию программы и совместно с руководством РЖД ищем пути их решения».

Например, по таким, как нормативы предоставления площади жилого помещения при расчете ипотечной субсидии; предоставлении корпоративной поддержки вне очереди (при наличии оснований); при переводе ипотечной субсидии на членов семьи работников ОАО «РЖД» в случае увольнения из ОАО «РЖД» по не зависящим от работника причинам.

Улучшен средневзвешенный показатель площади трехкомнатных квартир — он увеличен до 72 кв.м.

Сохранили льготы молодым специалистам и членам семьи работников, погибших в результате несчастного случая на производстве, — при условии, что человек ранее состоял на учете для предоставления корпоративной поддержки. Остались льготы работникам структурных подразделений РЖД, действующих в районе БАМа. Сохранено предоставление безвозмездной субсидии работникам в связи с рождением у них детей в период выплаты задолженности по ипотечному субсидируемому кредиту. На нее также по-прежнему смогут рассчитывать сотрудники, длительное время работающие на станциях и участках железных дорог с дефицитом трудовых ресурсов.

Ресурсы по строительству специализированного жилищного фонда компании, необходимого для обеспечения проживания работников несколько смещены в пользу перераспределения в сторону Восточного полигона, районов Севера — туда, где сегодня идет интенсивное развитие.

Наличие собственного жилищного фонда на Байкало-Амурской, Транссибирской магистралях и других территориях, позволяет компании привлекать на сложные и вновь создаваемые производственные участки высококвалифицированные кадры и закреплять их там на длительный срок, таким образом повышая социальный комфорт и привлекательность удаленных регионов.

«В новой концепции жилищной политики появился важный пункт: при достижении работником стажа 35 и более лет на железнодорожном транспорте субсидируемая часть ипотеки может полностью гаситься компанией. То есть проценты по кредиту, которые осталось выплатить человеку на момент, пока он работает, могут составлять 0%. Этот вопрос будет решаться жилищными комиссиями», — говорит Наталия Бурова.

Жилищная программа ОАО «РЖД» уникальна, подобные ей мало где существуют. На ее реализацию расходуются значительные средства. За период действия Концепции жилищной политики с 2005 по 2020 год сформированы основные векторы развития в жилищной сфере компании, разработаны и внедрены механизмы привлечения и закрепления персонала, зарекомендовавшие себя как надежные мотивационные инструменты, позволяющие оперативно решать производственные задачи и улучшать жилищные условия работников и их семей.

КОСТЮМЧИК СТАЛ ЛУЧШЕ СИДЕТЬ СТР. 2

РЕЛЬСЫ. ПОЕЗД. ДЕВУШКА СТР. 6

В МЕРТВОЙ ПЕТЛЕ СТР. 7

ПОКОРМИТЕ ЛЕБЕДЕЙ СТР. 8

НОВОСТИ

СМЕНА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

В ходе отчетно-выборной профсоюзной конференции первичной профсоюзной организации работников аппарата управления ОАО «РЖД» председателем ППО был избран Сергей Мишин. До настоящего времени он занимал должность заместителя начальника контрольно-аналитической службы генерального директора — председателя правления ОАО «РЖД». Ранее занимавший должность председателя ППО аппарата управления ОАО «РЖД» Юрий Чаплыгин сложил с себя полномочия в связи с выходом на заслуженный отдых.

НОВЫЙ ПРАЗДНИК

Новый профессиональный праздник — День работника транспорта — будет отмечаться в России осенью, 20 ноября. Именно в этот день в 1809 году император Александр I учредил первый в Российской империи единый государственный орган в сфере транспорта — управление водяными и сухопутными сообщениями и корпус инженеров путей сообщения.

УПРОЩЕННЫЙ ПОРЯДОК ПРОДЛЕН

Пенсионный фонд РФ решил продлить упрощенный порядок оформления соцвыплат и пенсий, введенный в апреле из-за сложной эпидемиологической обстановки, говорится на его сайте. До конца августа ПФР продолжит дистанционно назначать отдельные виды пенсий и пособий, оказывать содействие гражданам в запросе необходимых сведений, продлевать и пересчитывать ранее назначенные выплаты.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ

Правительство направит 47,5 млрд руб. на дополнительное финансирование медицинских учреждений. Об этом сообщила «Российская газета» со ссылкой на пресс-службу Кабинета министров.

Средства, выделенные из Резервного фонда, позволят компенсировать расходы медорганизаций. Из-за коронавируса объемы неотложной помощи и лечения в стационарах значительно выросли. Поэтому потребовалось дополнительное финансирование со стороны государства. Сообщается, что субсидии также предоставят больницам, поликлиникам, подведомственным федеральным органам власти. На эти цели правительство выделило более 2,3 млрд руб.

УСЛОВИЯ ТРУДА

Костюмчик стал лучше сидеть

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Более 80% заявок на этот год от структурных подразделений РЖД поступило на спецодежду из новой коллекции и только 20% — из старой. При пошиве новой учтены замечания работников, сформированные по итогам проведенного профсоюзом опроса и направленные технической инспекцией труда РОСПРОФЖЕЛ в ОАО «РЖД».

«По заказу Центральной дирекции закупок и снабжения ОАО «РЖД» компания в июне провела и свой собственный анонимный опрос на сервисном портале по теме «Удовлетворенность новой коллекцией спецодежды», — говорит заместитель председателя профсоюза — главный технический инспектор труда Алексей Налетов. — Отмечу, что результаты обоих опросов почти полностью совпали, замечания приняли к сведению и в той или иной степени учли. А наши предложения по зимней спецодежде учтены полностью».

Больше всего предложений касалось летнего и зимнего комплектов спецодежды «Железнодорожник». Люди предлагали изменить его конструкцию, плотность и состав ткани, фурнитуру и даже цвет. А от Дирекции тяги поступило предложение заменить теплозащитный комплект «Локомотив» на теплозащитную куртку прямого кроя, чтобы ее можно было носить с форменным пиджаком. И многое было учтено. В целом в новой коллекции улучшилось качество спецодежды, ее внешний вид, комфортность, теплозащитные свойства, защита от загрязнений.

«По информации наших первичек, срывов поставок спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты допущено не было, — говорит Алексей Налетов. — Организована опережающая поставка, по предложению профсоюза заявки формируются на квартал раньше, поэтому прекратились недопоставки и жалобы. Помимо этого, расходы на спецодежду, спецобувь и СИЗ теперь прописаны в бюджете отдельной строкой, и деньги на эти цели выделяют четко, их использование контролируется».

Если новая спецодежда вовсю поступает на дороги, то новой спецобуви пока нет. Но с учетом внедрения новых материалов и технологий улучшается качество действующей в данный момент старой коллекции — в структурные подразделения поступают модели из современных материалов. На сегодняшний день обновлены уже 17 моделей спецобуви. А в Читинской дистанции пути Забайкальской дороги прошли испытания новых моделей спецобуви. Среди них — ботинки с электроподогревом и улучшенными антискользящими свойствами, кожаные утепленные с натуральным мехом, с высокими берцами и сапоги на подошве с антискользящими вставками, укомплектованные системой автономного обогрева. Но в массовом производстве их пока нет.

«Сейчас в РОСПРОФЖЕЛ проходят согласование технические условия совершенно новой спецобуви. После того, как утвердят ТУ, коллекция должна пройти много стадий, от поиска производителя до эксплуатационных испытаний. Тогда можно будет говорить, что железнодорожники получили новую спецобувь — с улучшенными свойствами, с учетом эргономики, из новых материалов, с улучшенными защитными функциями — заключает Алексей Налетов.

САНБЫТ

Удобства — на улице

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

На объекты Свердловской дирекции пассажирских обустройств поступили модульные туалеты.

28 модульных зданий уже установлены и прошли пусконаладочные работы на станциях Таватуй, Старатель, Алябьево, Бахаревка, Кишерть, Пальники, Дивья, Чайковская, Мулянка, Юг, Кукуштан, Промучасток, Ляды, Лысьва, Голованово, Сылва, Мангут, Голышманово, Омутинская, Тугулым, Ламенская, Богандинская, Юшала, Ощепково, ВИЗ, Шарташ. По информации представителей ДПО, при выделении финансирования планируется приобрести еще 24 модульных комплекса.

Туалеты представляют собой шестиметровый модуль, разделенный на три блока: основная кабина, техническая зона и кабина для инвалидов с увеличенным дверным проемом, оборудованная пандусом и дополнительными поручнями. Основная кабина оснащена системой отопления, потолочным светильником, умывальником с сенсорным смесителем, зеркалом.

«Новые туалеты — отличный подарок для сотрудников дороги и пассажиров, особенно накануне наступления холодов», — констатирует председатель первичной профсоюзной организации ДПО Ольга Гниденко.

Такой формат организации туалета, на взгляд главного технического инспектора Дорпрофжел на СвЖД Дмитрия Москалюка, наиболее оптимален, когда нет возможности провести работы капитального характера.

«Модульный комплекс — достойная замена удобствам на улице в виде деревянной постройки или маленькой пластиковой кабинки над выгребной ямой, — констатирует Дмитрий Москалюк. — Конечно, компания старается в первую очередь для пассажиров, повышая комфортность поездки, но и для наших работников санитарно-бытовые условия улучшаются».

По мнению технического инспектора, очень важно наработать опыт эксплуатации модулей, так как программа оснащения продолжается. Туалетный комплекс надо своевременно заполнять расходными материалами, обслуживать внутренние сети и системы, эксплуатировать в зимний период, все это требует соответствующей организации и контроля со стороны балансодержателя, иначе такое хорошее начинание можно погубить, просто закрыв не обслуженный вовремя комплекс.

«А вообще, доступ к чистой воде и бытовые условия, соответствующие требованиям гигиены, — это неотъемлемое право каждого человека», — уверен Дмитрий Москалюк.

ПРАВОВАЯ ИНСПЕКЦИЯ

Не обязал — не лишай

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

После вмешательства правовой инспекции 13 работникам эксплуатационного вагонного депо Смычка произведена выплата премии, незаконно удержанной за непрохождение технической учебы в системе дистанционного обучения (СДО).

Проверяя приказы на премирование, правовой инспектор труда Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СвЖД Татьяна Сухарева обратила внимание на то, что работникам депо систематически снижался размер премии за основные результаты производственно-хозяйственной деятельности за непрохождение технической учебы в системе дистанционного обучения.

«Действующим на момент проведения проверки Коллективным договором со стороны работодателя были приняты обязательства проводить техническую учебу в рабочее время, выплачивая обучаемым работникам заработную плату в размере, установленном в трудовом договоре. Если обучение с согласия работника проводится в нерабочее время, то оплата его будет по часовой тарифной ставке, установленной в трудовом договоре, за каждый час обучения», — уточнила правовой инспектор.

Однако согласие работников депо проходить техническую учебу в системе дистанционного обучения не было получено. Соглашения сторон, определяющие права и обязанности работника и работодателя в части проведения технической учебы в СДО, не заключены, условия оплаты не определены.

Следовательно, раз работники не были обязаны, в соответствии с документами, проходить техучебу в системе дистанционного обучения, снижение премии за ее непрохождение является незаконным.

В своем представлении Татьяна Сухарева изложила требование выплатить незаконно удержанную премию в полном объеме, что работодатель незамедлительно сделал. Сумма выплат составила более 12 тыс. руб.

«Работодателям следует обратить внимание на тот факт, что с этого года колдоговор обязывает оплачивать техучебу в форме дистанционного обучения, — констатировала Татьяна Сухарева. — Контроль за выполнением этой нормы станет поводом для проверок.

СПОРТ

Тренажеры ждут

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В эксплуатационном локомотивном депо Бекасово-Сортировочное Московской дороги обновляют реабилитационный центр для локомотивных бригад. Долгое время он простаивал без посетителей, теперь же к их услугам не только тренажеры, но и другие удовольствия для души и тела.

«В соответствии с программой РФСО «Локомотив» о создании физкультурно-оздоровительных клубов я подал заявку на оборудование, — рассказывает председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Бекасово-Сортировочное Владимир Шорбан. — Для нашего предприятия заказал тренажеры, гантели, штанги, турники, эллипс и другое оборудование».

Его пока не доставили, но по уважительной причине — рассматривается вопрос ремонта помещений реабилитационного центра. Но уже обновили бассейн, сауну, спа-капсулу, соляную пещеру. В ней теперь работает новая вентиляционная установка, которая создает особый микроклимат. В распоряжении работников депо также массажные кресла и стол для пинг-понга.

Обновленный реабилитационный центр уже открыт и принимает посетителей. И пользуется спросом не только у локомотивных бригад, но и у женской половины коллектива депо: девушки тоже с удовольствием приходят отдохнуть и поправить здоровье и ждут, когда прибудут новые тренажеры.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

ЗДОРОВЬЕ

Операций станет больше

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Железнодорожникам Калуги стала доступна высокотехнологичная медицинская помощь. Дорожная больница получила современный операционный блок и отделение анестезиологии и реанимации.

«Новый операционный блок мы очень ждали, — говорит председатель ППО ЧУЗ «Больница РЖД-Медицина имени К.Э. Циолковского города Калуга» Марина Деева. — И получили его благодаря сплоченному коллективу нашей больницы и поддержке Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД». У нас появилась возможность оказания современной высокотехнологичной медицинской помощи пациентам, доверившим нам свое здоровье. А также — комфортные условия работы.

Это новый виток развития нашего лечебного учреждения».

Современная медицина требует современных условий. Потому здесь был проведен капитальный ремонт. А Центральная дирекция здравоохранения РЖД помогла в приобретении необходимой аппаратуры.

В соответствии с требованиями реанимацию и оперблок оснастили приточно-вытяжной вентиляцией, подвели кислород, закись азота, углекислый газ, сжатый воздух и вакуум. Новое наркозное оборудование, дыхательные аппараты, мониторы и медицинские консоли, операционные столы с ортопедическими приставками и реанимационные кровати — это лишь малая часть того, что появилось после ремонта.

Специалистам этой больницы под силу довольно сложные хирургические операции. И теперь они будут проводиться быстрее, а срок восстановления пациентов после оперативного вмешательства станет значительно меньше. А за счет сокращения койко-дней лечение обходится дешевле, и в то же время появляется возможность пролечить значительно больше людей.

БЛАГОДАРНОСТЬ

Подарок за героизм

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

Поощрительную поездку на турбазу подарил профсоюз медикам-добровольцам ЧУЗ «РЖД-Медицина» г. Уссурийск», два месяца отработавшим в Москве в госпитале для лечения больных с COVID-19.

«Первичные профсоюзные организации эксплуатационных локомотивных депо Уссурийск (ТЧ-6), Смоляниново (ТЧ-8) и Партизанск (ТЧ-14), станций Уссурийск, Находка-Восточная, а также Уссурийского участка Дальневосточной дирекции по тепловодоснабжению единогласно на собраниях в коллективах приняли решение за счет своего бюджета сложиться и приобрести путевки для медиков, — рассказала специалист социальной сферы Владивостокского филиала Дорпрофжел Татьяна Цыганова. — В итоге уже 9 сентября врач-инфекционист Катерина Стулева и медсестры Арюна Жапова и Елена Назаренко заедут в комфортабельный трехместный домик у моря. И это лишь малая часть того, что мы можем сделать для наших докторов, не жалеющих себя».

По словам Арюны Жаповой, подарок растрогал до глубины души.

«Огромное спасибо за эту возможность. У больницы бюджет на оздоровительный отдых в этом году был уже исчерпан. Наш профлидер Наталья Бояркина очень переживала по этому поводу. Но буквально за два дня профсоюзные активисты вопрос решили, — говорит Арюна Жапова. — Для нас такая забота очень ценна. Ведь, как правило, о себе стараешься не думать, работать, особенно сейчас, приходится без выходных. А теперь мы живем в предвкушении отдыха».

Напомним, первыми добровольцами от Уссурийской больницы, отправившимися в Москву в составе бригады медиков, стали врач-инфекционист Катерина Стулева и медсестры Арюна Жапова и Елена Назаренко.

«Конечно, мы волновались за них. Постоянно держали связь. И как потом отметили московские коллеги, девочки достойно показали себя, делом доказав высокий профессионализм и проявив самоотверженность», — рассказывает заместитель главного врача больницы Наталья Дунешенко.

Все трое добровольцев работали на очень ответственных участках. Арюна Жапова — в приемном покое, Елена Назаренко в реанимации, Катерина Стулева курировала пациентов как лечащий дневной врач.

«В состав нашей бригады входили в том числе и узкие специалисты — гематолог и клинический фармаколог. Проводили видеоконференции, онлайн-консультации, пытаясь по крупицам собрать важную информацию о лечении коронавируса, его осложнениях, — рассказывает Катерина Стулева. — Железнодорожная больница, перепрофилированная для лечения больных с COVID-19, в которой мы работали, является высокооснащенной, поэтому к нам поступали пациенты со средним и тяжелым течением заболевания».

На вопрос о том, каково это — по восемь часов работать в «скафандре», без еды и воды, девочки лишь скромно вздыхают.

«Первые дни было очень тяжело. Нестерпимо жарко: пот льет ручьем, очки запотевают, маска натирает кожу до язв, — говорит Арюна Жапова. — Приходилось психологически себя преодолевать, чтобы надеть костюм».

Однако настрой на то, что это временные неудобства, давал результат. А пациенты, которых приходилось спасать, запомнились на всю жизнь.

«К нам поступили муж и жена. Ей — 83, ему исполнилось 85 лет. День рождения праздновали прямо в палате, — улыбаясь, продолжает Катерина. — Удивила сила духа этих замечательных людей. Они очень хотели жить. Именно этот настрой и помог справиться с коварной болезнью».

Когда командировка закончилась, Катерина и ее коллега Арюна Жапова возвращались домой на поезде. Семь дней в пути стали для них возможностью в первую очередь переосмыслить пережитое, оставив позади все плохое, и, конечно, отдохнуть, выспаться и насладиться красотой страны из окна.

СИГНАЛ
№ 29 (1013) 20–26 августа 2020 года

ОХРАНА ТРУДА

Вопрос безопасности

Продолжается плановая проверка организации путевых «окон». О том, как она проходит в этом году, рассказал заместитель председателя профсоюза — главный технический инспектор труда Алексей НАЛЕТОВ.

— Алексей Анатольевич, эпидемия коронавирусной инфекции вносит коррективы в нашу жизнь и рабочие планы. Проверки в этом году намного отличаются от обычных?

— Техинспекция всегда обращала внимание на соблюдение санитарно-гигиенических требований, но в этом году надо было делать акцент на санитарную обработку вагонов проживания, на качество и периодичность влажной уборки, дезинфекции матрацев, подушек, на наличие санитайзеров, обеспеченность работников средствами защиты — масками, перчатками, антисептиком для рук. Спасибо большое и работодателям, которые не экономят на средствах гигиены, и уполномоченным по охране труда, которые ведут постоянный мониторинг обеспечения работников средствами противоэпидемической защиты.

— Профсоюз не раз поднимал тему, связанную с ненадлежащим состоянием вагонов сопровождения. Есть ли изменения?

— Есть. За два последних года компания приобрела 593 новых вагона-модуля, которые поступают с Калужского завода Ремпутьмаш. Они полностью соответствуют всем требованиям охраны труда. Закуплено 452 пассажирских вагона, ранее эксплуатировавшихся в Федеральной пассажирской компании. Внутренние помещения ремонтируют силами ПМС. По мнению профсоюза, для ремонта можно использовать мощности и Центральной Дирекции инфраструктуры, на балансе которой эти вагоны находятся, а также площадки вагоноремонтных заводов. Ведь качество ремонта вагонов для проживания рабочих — вопрос безопасности, в том числе — пожарной.

— Но располагаются вагоны сопровождения в соответствии с нормами?

— Это еще один блок вопросов, на котором мы сделали акцент в этом году. Для дислокации вагонов выделяется освещенное место, на определенном удалении от действующего пути, куда проложен маршрут служебного прохода. Нужны переносные лестницы с перилами, чтобы можно было легко в вагон подняться. Неподалеку должны быть установлены вагоны-бани и туалеты, отходы нельзя сливать на путь. А нарушения по части экологической безопасности наши технические инспекторы труда постоянно фиксируют.

Эта тема поднималась и во время совещания у генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозерова, который отметил внимание профсоюза к проблеме экологии.

— Профсоюз постоянно поднимает вопрос организации питания в «окнах». Как он решается?

— Пока вагонов-ресторанов и вагонов-столовых на всех не хватает. Поэтому с подачи профсоюза было принято решение по поводу организации мест приема пищи. Закуплены переносные столы и стулья, шатры, рукомойники, чтобы люди могли поесть за столом, под крышей, пусть и временной. Но брезентовые шатры со временем обветшали, стулья и столы стали ломаться. Замечания по организации питания в отчетах наших инспекторов снова появились. Да и работники жалуются. Может быть, надо периодичность какую-то установить, чтобы обновлять оборудование для мобильных столовых, выделяя на это финансирование? Ведь нельзя допускать, чтобы люди ели под дождем (путевые работы ведутся в любую погоду).

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

— Вы сказали, что спецодеждой люди обеспечены полностью?

— Сейчас с этим проблем нет. Модели спецодежды и обуви постоянно совершенствуются, что работники с большим удовлетворением отмечают.

Буквально на днях рассмотрели технические условия на новую коллекцию специальной обуви с улучшенными характеристиками. Эти модели компания закупит для широкого круга работников.

К сожалению, остается вопрос обеспечения средствами малой механизации. В текущем году средства на их закупку заложены, но поставки новых инструментов идут очень медленно. По некоторым позициям оснащенность остается 10-20%, а то и вовсе нулевая. Эти нарушения фиксируются в отчетах.

В текущем году проверяли также состояние козловых кранов и крановых путей на базах ПМС. Они давно эксплуатируются, требуется обновление, тем более, что во время проверки выявлены неисправности. Инспекторам пришлось работы прекращать, выписывая представление и информируя работодателя. Это — тоже вопрос безопасности.

Беседу вела Ирина ПАВЛОВА

РЕШЕНИЕ

Где помыться путейцу?

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрасЖД
КРАСНОЯРСК

Сложно переоценить важность для работников возможности после работы помыться в полевых условиях.

На Красноярской железной дороге в процессе массового разворота летних путевых работ возник вопрос по эксплуатации вагонов-бань. Такой специализированный подвижной состав изготовлен силами самих железнодорожников, и сделано это очень добротно. В период проведения «окон» люди в пунктах временного размещения мылись именно в таких банях, и нареканий не было. Однако, в связи с тем, что на сети дорог допущены случаи возгорания этих вагонов, эксплуатация их была запрещена. Пока на такой подвижной состав нет проектно-технической документации. Имеются и вопросы по их противопожарному содержанию. Получилось, что железнодорожники, задействованные на ремонте инфраструктуры, не имеют возможности полноценно помыться.

Однако, как рассказывает главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Красноярской магистрали Игорь Ильченко, благодаря обращению профсоюза и руководства дирекции по ремонту пути проведено комиссионное обследование этих объектов совместно с ведомственным пожарным надзором, и на сегодняшний день объекты отданы в работу.

«Все мы понимаем, что это временная мера. Сегодня нам нужно искать основательное решение: либо закупать специализированные вагоны-бани или помывочные, либо разрабатывать проектно-техническую документацию на имеющиеся объекты, которые, еще раз подчеркну, изготовлены качественно. Вагон-баня — это хороший вариант для работников, которые после 12 часов смены на «окне» имеют возможность попариться, набраться сил. Пока альтернативы у нас нет. Сейчас мы ищем решение», — отметил Игорь Ильченко.

АВТОТРАНСПОРТ

Осторожно, люди!

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

В начале лета техинспекция труда Дорпрофжел на ЮУЖД провела проверки по доставке работников путевого комплекса служебным автотранспортом к месту работ. Результаты оказались неутешительные. Изменить ситуацию смогли только действия профсоюза и руководства дороги.

Перевозка людей осуществлялась вахтовыми автобусами, которые частично находились в распоряжении ПМС, а часть в ООО «Ресурс-Транс». В обоих случаях состояние автотранспорта неудовлетворительное.

Так, в выделенном аутсорсером автомобиле для ПМС № 176 (ст. Шершни) в фургоне нет части сидений, другие валяются на полу с ободранными спинками и сиденьями и выступающими металлическими углами. На пассажирских креслах не работают ремни безопасности, пол застелен рваным линолеумом. А в грузовом отсеке автомобиля — травмоопасная лестница и неработающий огнетушитель.

«Складывается впечатление, что автотранспорт предназначен для перевозки мебели, а не людей. Выявленные нарушения могут привести к травмам», — говорит главный технический инспектор труда Дорпрофжел на ЮУЖД Андрей Нейвирт.

Похожая ситуация в ПМС № 173 (ст. Златоуст). В фургоне вахтового автобуса «Урал» вместо стекол установлена фанера, люк на крыше завязан на металлическую проволоку.

Путейцы сами, как могут, поддерживают автомобили в технически исправном состоянии. Но машины ржавеют, обивка салона и сидений приходит в негодность. Проводить ремонт своими силами с каждым годом становится сложнее. Да и автомобилям уже под 30 лет — это большой срок, учитывая, в каких условиях они эксплуатируются.

«Работники тоже не всегда соблюдают правила перевозки, курят в салоне, возят инструмент и инвентарь, что приводит к порче оборудования», — добавляет инспектор.

В адрес руководителей структурных подразделений, на чьем балансе находятся проверенные автомобили, были направлены представления с требованием устранить замечания. Председатель Дорпрофжел Андрей Бабинцев поднимал вопрос по техническому состоянию автотранспорта на совещании у начальника дороги. Работники путевых машинных станций озвучивали проблему в ходе колдоговорных конференций.

Дирекция по ремонту пути к вопросу подключилась оперативно. В настоящее время машины, которые имели недостатки по санитарному состоянию, приведены в надлежащий вид. Проведены работы по замене обшивки сидений, ревизия люков для проветривания, заменены треснутые стекла. А вот руководство ООО «Ресурс-Транс» с поставленной задачей пока не справилось.

«Работодатель обязан предоставить служебный автотранспорт в технически исправном состоянии, отвечающий всем санитарным требованиям. Работники должны быть уверены в безопасности и чувствовать себя комфортно. Мы продолжим держать этот вопрос на контроле и примем все необходимые меры», — отметил председатель дорожной организации профсоюза.

СИТУАЦИЯ

Детали подскажет время

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Опыт, полученный этой весной во время карантина, введенного в связи с эпидемией коронавируса, показал, что дистанционная организация рабочего процесса там, где это возможно, удобна и экономически выгодна.

В Центре фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» (ЦФТО), где во время пандемии 95% сотрудников работали удаленно, давно рассматривали перспективу такой организации рабочего процесса для постоянного использования. Сейчас в порядке эксперимента в ЦФТО для 10% сотрудников центрального аппарата продлен режим удаленной работы до февраля 2021 года. За это время предполагается отработать организационные и технические аспекты, связанные с дистанционным трудом, создать новые каналы коммуникации, оценить риски и доработать механизм взаимодействия в дистанционном формате, решить организационно-функциональные, технологические и социально-психологические вопросы.

Будет совершенствоваться и законодательство. Ведь хотя Трудовой кодекс содержит нормы, касающиеся удаленной (дистанционной) работы, многие моменты, связанные с ее организацией, не были отрегулированы.

Принятый Госдумой в первом чтении законопроект «О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации в части регулирования дистанционной и удаленной работы» ликвидирует правовой пробел, с которым столкнулись работники предприятий, перешедших в связи с пандемией COVID-19 на удаленный формат работы.

Но как будет работать профсоюзная организация на предприятии, коллектив которого переведен на удаленку? Как профсоюзный лидер будет контролировать соблюдение прав работников?

По опыту Ирины Савченко, начальника отдела инженерно-технического обеспечения и неосвобожденного председателя ППО Северо-Кавказского территориального центра фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО), во время дистанционной работы отсутствует возможность живого общения с членами профсоюза, которые по своему функционалу работают на рабочих местах и не уходят ни на карантин, ни на удаленку. Это в основном сменные работники. С начала периода выполнения мероприятий по недопущению распространения коронавирусной инфекции в ОАО «РЖД», в среднем на 30% увеличилось количество обращений членов профсоюза по вопросам организации и технической оснащенности удаленной работы, материальной помощи, вопросы по возможной организации детской оздоровительной кампании, в том числе онлайн, направления детишек в детские дошкольные учреждения и многим другим.

Профсоюзный актив наработал достаточный опыт по проведению заседаний профкома в онлайн-режиме в ZOOM. Однако при оформлении решений заседания профсоюзного комитета возникают технические трудности в связи с оформлением документов на бумажном носителе для предоставления в отделы Дорпрофжел. Ведь как только был снят карантин, но люди еще работали дома, в профком стали поступать заявления на материальную помощь, на предоставление санаторных путевок и путевок в пансионаты, начали организовываться экскурсионные и туристические поездки. «В то же время, — продолжает Ирина Савченко,— консультировать работников по профсоюзным вопросам, конечно, можно и онлайн, но это не для всех подходит. Для работников, находящихся на рабочих местах, очень важно личное присутствие представителя профсоюза «глаза в глаза». Ведь понятно если работник обращается к председателю профсоюзного комитета, значит «наболело».

В то же время, отмечает Савченко, жалоб на нарушение прав работников во время карантина не было, нет и сейчас от той части работников, которые ушли на удаленку. Все в отпуска идут по графику, все пункты Коллективного договора ОАО «РЖД» выполняются, заработки и выплаты работникам сохранены.

Не отмечает нарушений прав работников и Лариса Ефимова, заместитель начальника отдела организации расчетов за грузовые перевозки, председатель ППО Западно-Сибирского ТЦФТО.

«У нас работодатель и профком работают на принципах социального партнерства, — говорит Лариса Ефимова. — Детали перехода на удаленку руководство обсуждало с профсоюзным комитетом. С рабочего места сотрудникам на дом доставлена резервная оргтехника. Пока оставались на удаленке, в зарплате никто не потерял, работали, как в обычном режиме: с 8:00 до 17:00 с перерывом на обед. Профсоюз этот вопрос держит на контроле! Созданы чаты, все вопросы решаются в оперативном порядке».

«Мы до 31 августа на удаленке, — продолжает разговор Тамара Александрова, председатель профсоюзной первички Саратовского ДЦС, на профсоюзном учете в которой стоят сотрудники Саратовского агентства фирменного транспортного обслуживания. — Контакты не теряются. Я в личку каждому члену профсоюза сбросила свои контакты — напомнила на всякий случай. Ко мне, как обычно, продолжают обращаться со всеми вопросами, как будто и нет удаленного режима. Дверь в профком, пусть и виртуальный, все равно открыта».

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Своими впечатлениями от дистанционной работы делятся члены профсоюза.

Екатерина ЦУЦКОВА, ведущий инженер Ртищевского Агентства фирменного транспортного обслуживания Юго-Восточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания:

— Мне в период дистанционной работы обращаться в нашу первичку не приходилось, но мои коллеги и за материальной помощью обращались, и вопросы решали рабочие. У нас прочная связь с председателем — почта, WhatsApp, телефон. Людмила Николаевна очень оперативно отвечает на все вопросы. Вот и подарки ко Дню железнодорожника нам доставили без задержек. Каких-то перемен с удаленной работой не заметила. Мне кажется, что наш председатель на связи буквально круглосуточно.

В остальном удаленная работа позволила мне решить вопрос, с кем оставить ребенка, который из-за ограничений не мог ходить в детский сад. Ведь если мама или папа могут работать из дома, то и ребенок будет под присмотром. Если грамотно спланировать свой рабочий день, а ребенку найти интересные занятия в рабочие часы мамы, то никто никому не мешает, а даже, наоборот, вдохновляет на новые трудовые подвиги.

Екатерина ОВСЯННИКОВА, электромеханик Красноярского регионального центра связи:

— Как профактивисту мне обидно, что отменены спортивные и культурно-массовые мероприятия, но все относятся к этому с пониманием. Думаю, еще будет шанс наверстать упущенное. В остальном в работе нашей первички, мне кажется, особых изменений не произошло, потому что наш председатель всегда на связи, и, если надо решить какой-то вопрос, то это не проблема. В целом же в дистанционной работе есть свои плюсы — экономия времени на сбор и дорогу и денег. Кроме того, могу сказать по себе, удаленка — это спасение для будущих мам, ведь комфортнее находиться в домашней обстановке, справляясь с некоторыми «особенностями» этого периода, нет необходимости переживать его на ногах (к примеру, в общественном транспорте) и есть возможность выбрать более удобное место для работы. Однако главный минус удаленной работы, на мой взгляд, — отсутствие общего информационного поля. Когда находишься на рабочем месте, то владеешь актуальной информацией по кругу ведения вопросов всех специалистов. Во время дистанционной работы такой возможности зачастую нет. Поэтому, я думаю, многие скучают по своей работе в офисе, как и я, хотя изначально кажется, что дома гораздо проще.

Юлия ОВСЯННИКОВА, инженер по безопасности движения Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций:

— С одной стороны, работать дома для женщины удобно — в паузах можно что-то сделать: приготовить еду, помыть полы. Однако из-за постоянных отвлечений день становится ненормированным, я с документами сидела до позднего вечера. Поэтому я думаю, что ходить на работу для женщины важно: это дисциплинирует, стараешься лучше выглядеть, следишь за режимом, а самое главное — на работе думаешь только о работе, а дома спокойно занимаешься делами, а не впадаешь в стресс оттого, что что-то не успела сделать.

С профсоюзом мы поддерживали связь тоже удаленно. Наш председатель первички Светлана Переверзева всегда была с нами на связи.

Леонид ТОКАРЕВ, заместитель директора филиала «Издательского дома «Гудок»:

— Я считаю, что режим удаленной работы показал себя достаточно эффективно. Но я убежден в том, что он не должен быть постоянным, а сочетаться с работой в офисе, в зависимости от задач, которые ставятся.

Если человек способен мобилизоваться и решать производственные задачи в условиях дома, то почему бы и нет — производство от этого не теряет, а только выигрывает. Но тут важна самодисциплина. Сотрудник должен быть настроен на выполнение задач и понимать личную ответственность. Тут мы переходим от работы от звонка до звонка к достижению результата. Кроме того, когда работник добирается на работу к определенному времени, он испытывает стресс — из-за пробок, неожиданных задержек, по другим причинам. Потом такому работнику необходимо время, чтобы переключиться со стресса в рабочий режим. При работе на удаленке этой потери времени не происходит. К тому же при дистанционной работе, когда оплата труда зависит от выработки, работник мотивирован как можно больше времени уделять работе, тем самым регулируя уровень своей заработной платы.

ПОМОЩНИК

Рельсы. Поезд. Девушка

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В АО «Центральная ППК» появился еще один помощник машиниста прекрасного пола. Вслед за Еленой Лысенко эту профессию получила Анастасия Маслова. Месяц девушка выполняет профессиональные обязанности и совершила несколько самостоятельных, а не в качестве дублера, поездок.

«Первое впечатление от самостоятельных поездок — тяжело, — говорит Настя. — Первые шесть раз я ездила дублером на Киевском направлении вместе с Леной Лысенко, которая уже работает помощником машиниста. С ней мне, конечно, было проще. После такой практики меня определили работать в Центральное эксплуатационное депо Управления эксплуатации подвижного состава АО «Центральная ППК» — на Белорусско-Савеловское направление».

Анастасия теперь полноправный член локомотивной бригады, хотя и начинающий. Закрепили нового помощника за машинистом Александром Майковым. В Московско-Калужском эксплуатационном депо Маслову встретили обыденно — девушка на подвижном составе для них не в диковинку, Елену Лысенко ведь уже считают своей. В Центральном депо было по-другому.

«На меня смотрели с ужасом и удивлением, и в глазах явно читался вопрос, что я здесь забыла. Хотя все относятся по-разному. Кто-то говорит: «Приходи ко мне, будем вместе работать». А кто-то — что дело неженское, что я обязательно сбегу».

И дело тут даже не в том, что она молоденькая, — всего 22 года, — и не в том, что она девушка. Те женщины, что решились работать на подвижном составе или проходят сейчас обучение, преимущественно имеют за плечами опыт работы в железнодорожной отрасли, то есть знают, на что идут. Настя же о сложностях профессии не имела никакого представления вообще.

Она пришла, как говорится, «с улицы» — работала бухгалтером у индивидуального предпринимателя. Пришла за романтикой. «Поезда мне нравились с детства. В поездках я всегда выхожу на станциях, все осматриваю, смотрю, как локомотив сцепляется с вагонами. Всегда общалась с проводниками, узнавала что-то новое для себя», — рассказывает Маслова.

Однако о железной дороге в профессиональном плане девушка никогда не думала. В школе ей хорошо давалась математика, и она решила стать экономистом. Поступила в Российский экономический университет им. Плеханова («Плешка»).

Все изменилось как-то летом: Анастасии довелось побывать в кабине электропоезда. Увиденное — как что работает, как убегают рельсы — впечатлило ее настолько, что она поняла, что хочет водить поезда. И в качестве второго образования выбрала железнодорожный колледж.

Однако несамостоятельной молоденькой девушке кто ж позволит мужскую профессию осваивать? Вот экономист — это да, «девчачья» работа. В общем, родительское слово победило.

Окончив «Плешку» и отработав два года бухгалтером, Настя осознала, что «копаться в бумагах и все время считать» — не ее дело. И вдруг услышала новость, что Московский метрополитен будет обучать женщин профессии машиниста. Подала документы в Учебно-производственный центр метрополитена.

Однако узнала, что там крайне жесткие требования по здоровью, машинист ездит только в одно лицо, туалета нет, «темно и пыльно». И отказалась от метро. «Тогда я пришла в офис ЦППК, рассудила, что смогу получить целевое направление, чтобы, отучившись, иметь гарантированное трудоустройство. Но компания теперь направлений не выдает, а если отучиться самостоятельно и прийти с документами — на работу возьмут».

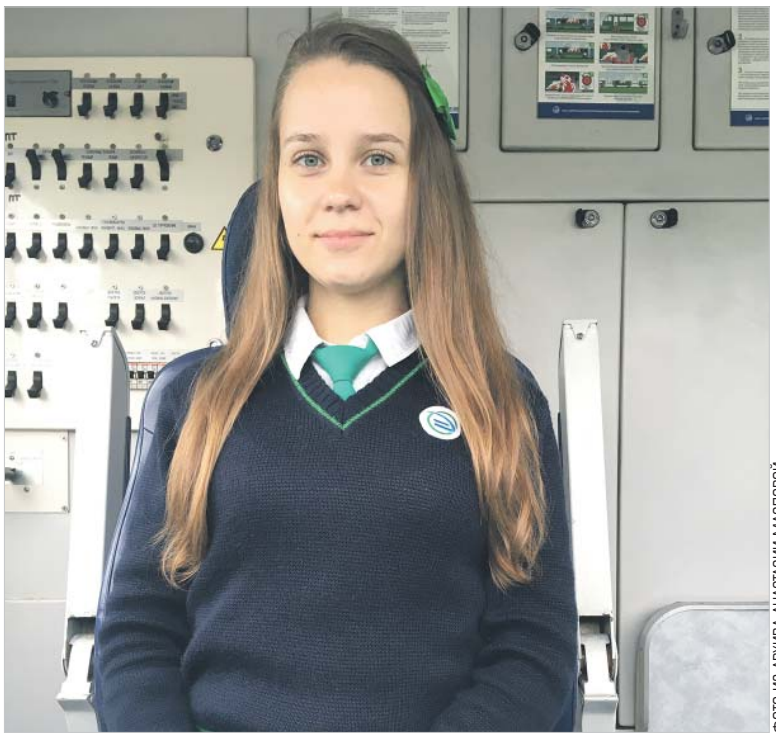


ФОТО ИЗ АРХИВА АНАСТАСИИ МАСЛОВОЙ

Насте повезло: Московский колледж железнодорожного транспорта с января начинал очередной курс по профессии «помощник машиниста электропоезда». Настя поступила, отучилась успешно, сдала все экзамены, поездила дублером в Московско-Калужском депо, прошла комиссии в Центральном депо, сдала у ревизоров экзамены, и сейчас ее «обкатывают» на помощника машиниста.

Да, ее пугают необходимостью извлекать из-под состава пострадавшего, тут ведь не каждый человек морально справится. Но такова суровая правда жизни — МЖД проходит по густонаселенным территориям Подмосковья, и статистика тут удручающая. «Я пока морально к этому готовлюсь, избежать таких случаев, к сожалению, не получится», — говорит Анастасия.

Второй непосильной для женского организма ношей называют адаптер автосцепки. Помощник машиниста должен управляться с ним самостоятельно, помочь некому, машинист ведь не может покинуть состав.

Настя — маленькая, хрупкая девушка. Но не слабачка — дружит со спортом. Раньше занималась гимнастикой и акробатикой. Но после травмы этот спорт пришлось оставить. Зимой катается на горных лыжах. С тормозными башмаками справляется на ура. Но у адаптера автосцепки вес другой. Однако ж говорит, что будет стараться все делать сама.

Пока главная проблема, с которой она столкнулась, — отсутствие форменной одежды. Из всего набора ей подошла только жилетка. А нужны будут рубашки, брюки, костюм. Но это дело поправимое — закажут.

Главное, что настрой у Насти боевой, ведь за ней на рельсы встанут и другие. А возвращаться в бухгалтерию она не собирается.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Валерий ТУЛУПОВ,
технический инспектор АО «ЦППК»:
— Дома для отдыха локомотивных бригад и многое иное у нас уже подготовлено для того, чтобы женщины комфортно могли себя чувствовать в новой профессии. Помощниками машиниста электропоезда женщины работают у нас в компании уже несколько лет, но первые женщины-машинисты, как планируется, начнут работать на электропоездах ЦППК в 2021 году».

СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО

С позитивом к нововведениям

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Каменск-Уральский Владимир Панфилов с позитивом относится к нововведениям, которые внедряет отраслевой профсоюз. Вспоминая начало своей работы председателем первички, он отмечает, что за 12 лет приоритеты в профсоюзной работе сместились в лучшую сторону.

Пришел он в эксплуатационное локомотивное депо Каменск-Уральский в 1990 году после службы в армии, работал слесарем, помощником машиниста и, окончив железнодорожный техникум, «обкатался» на машиниста электровоза и тепловоза.

Он быстро влился в общественную жизнь предприятия и уже через пять лет стал профоргом колонны, через 12 лет возглавил первичку.

«Помню свой первый день в роли председателя: пустой кабинет, на столе старенький компьютер. И тут я отчетливо понял, какой теперь на мне лежит груз ответственности, ведь я теперь отвечаю за очень широкий спектр вопросов», — делится Владимир Панфилов.

Одной из наиболее важных все эти годы остается социально-экономическая защита работников. Владимиру Фотеевичу удалось с привлечением правовой инспекции отраслевого профсоюза отстоять интересы работников и добиться перерасчета оплаты труда 44 работникам депо. Доплата составила более 1 млн 200 тыс. руб.

Трудовой коллектив ценит заботу и внимание, доказательством тому служит высокий уровень членства — 99,7%.

«Не состоят в профсоюзе у нас четыре человека из всего коллектива», — поясняет Владимир Панфилов.

Теперь профсоюз наравне с руководством депо отвечает за безопасность движения, охрану труда, оздоровление работников и их детей.

«К этому добавляйте страхование, программу лояльности, ФСК и так далее, — перечисляет Владимир Панфилов. — Коллектив с интересом включается в эти программы. Что-то приживается и становится частью жизни, что-то нет».

Владимир Панфилов отмечает увлечение железнодорожников предприятия спортом. Круглый год посещают плавательный бассейн, тренажерный зал, зимой ходят на лыжах, участвуют в мероприятиях клуба «Моржи Синары».

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

«Логичным стало создание физкультурно-спортивного клуба на предприятии. Когда в его помещениях закончится ремонт, откроются два зала — тренажерный, а также зал для занятий женскими видами спорта, — продолжает Владимир Панфилов. — Кроме того, на базе совета ветеранов будут обустроены площадки для воркаута и для игры в городки».

ЗАБОТА

Новый проект

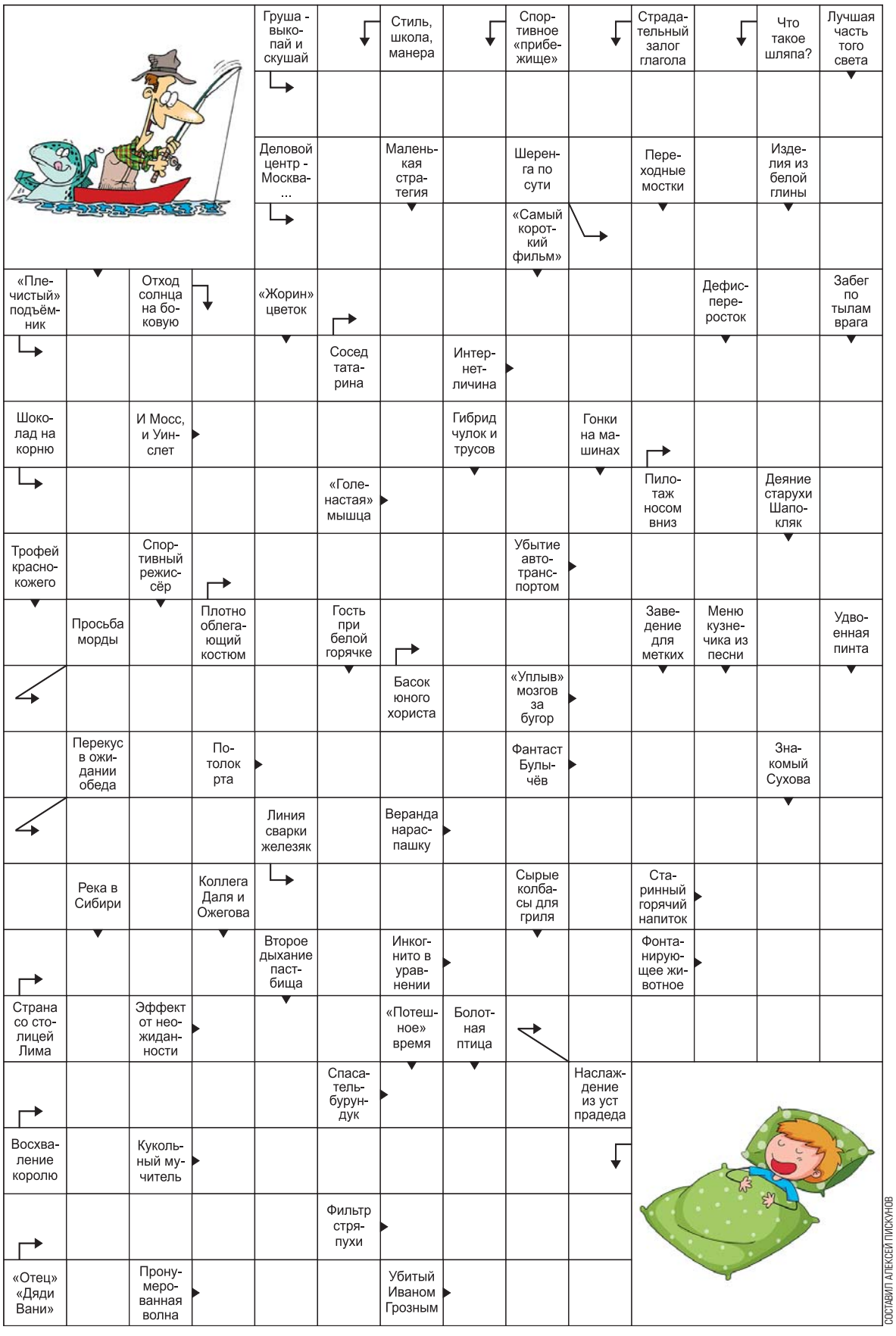
ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

Молодежный актив станции Находка-Восточная решил поддержать коллег, победивших коронавирусную инфекцию. Всем им были доставлены открытки с пожеланиями крепкого здоровья и витаминные ящички с фруктами.

По словам председателя ППО станции Ольги Бродягиной, люди были искренне рады такому подарку, вниманию и простой человеческой заботе.

«Мы постарались показать им, что они — не одни, — говорит Ольга Бродягина. — Вообще, мне очень повезло с молодежным советом: ребята — мои помощники, они постоянно рождают разные креативные идеи и, не откладывая в долгий ящик, реализуют их. Это волонтеры с большой буквы».

Скоро коллектив станции примет участие в новых проектах. Так, 15 августа пройдет экомарафон по уборке берега моря, а затем турнир по пляжному волейболу. Сейчас готовят команды.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 28

По горизонтали: Недосып. Филе. Меломан. Боди. Руно. Швырок. Побои. Сари. Втык. Анализ. Минин. Число. Псков. Драп. Фойе. Плато. Страз. Трус. Иваси. Джип. Ром. Очаг. Заступ. Кнут. Мука. Опус. Нрав. Сиам. Лыко. Лира. Овен. Звонок. Тик. Тяга. Макс.

По вертикали: Философия. Немирович. Делон. Сума. Пингвин. Уитни. Оскал. Шрам. Ролик. Кузов. Смотр. Одесса. Паприка. Сплав. Опт. Азарт. Олимп. Соус. Жанрист. Потомок. Амулет. Гусыня. Заноза. Слалом. Вина. Факс. Рок.

ИСТОРИЯ

В мертвой петле

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Вряд ли кто из любителей острых ощущений, катавшихся по «американским горкам», задумывался над тем, что он едет по железной дороге. Специфической, но вполне себе железной и дарящей рисковым пассажирам ощущение полета.

Аттракцион представляет собой замкнутый участок рельсовой дороги с курсирующим по нему сцепом из самокатных инерционных тележек (вагонеток), геометрия которого создает серию крутых спусков, подъемов, резких поворотов и других виражей. Особенность в том, что движение практически на всем протяжении пути происходит без силового привода, по инерции. Потому для приобретения требуемой потенциальной энергии состав тележек перед началом очередного «полета» затягивается специальным приводом на стартовую горку, откуда и начинается неуправляемый инерционный спуск. Именно неуправляемость спуска по «американским горкам» и добавляет остроты любителям острых ощущений. А уже задача инженеров-конструкторов и обслуживающего персонала сделать так, чтобы в «пункт назначения» они прибыли в целости и сохранности. А начиналось все так…

Историки возводят биографию «горок» ко временам Петра I и Екатерины II, которая настолько увлеклась экстремальными забавами, что повелела оборудовать горки на территории резиденции в Ораниенбауме. А уж когда русские войска в 1814 году взяли Париж, увлечение переняли и французы. В парижском квартале Бельвиль были построены «русские горки». Французский прозаик Теофиль Готье писал: «Повозки на колесах скатывались по желобкам на крутых спусках и, несясь по инерции, взлетали на площадку, устроенную на меньшей высоте, чем точка отправления. Часты были несчастные случаи, так как колеса повозок нет-нет да и выскакивали из желобков…» Тем не менее, горки известны как американские, а не русские (хоть в некоторых странах, справедливости ради, их называют русскими). Почему?

В 1827 году горнодобывающая компания «Саммит Хилл» в Пенсильвании построила железную дорогу для транспортировки руды от места добычи к месту перегруза на другой транспорт. Но руда однажды закончилась, и в вагонетках стали катать любителей адреналина по 50 центов за рейс. Предприимчивый американец Джон Тейлор запатентовал аттракцион как «наклонную железную дорогу», а вскоре его соотечественник ЛаМаркус Томпсон принялся идею развивать, оформив, в частности, патент на «гравитационную стрелочную железную дорогу». Всего за жизнь он накопил порядка 30 патентов на эту тему и заслуженно именуется «отцом американских горок».

Самыми высокими «горками» пока что являются «Кингда Ка» в Джексоне, Нью-Джерси. Там посетители поднимаются на высоту 140 метров (по другим данным 139, но разница небольшая) с длиной пути 950 метров. Аттракцион открыли в 2005 году, и до 2009-го он считался самым быстрым в мире. В 2009 году в него, правда, ударила молния, но, говорят, работает до сих пор.

А самой опасной горкой в мире считается «Такабиша» («Высокий полет») в Японии. За 112 секунд посетители там пролетают семь мертвых петель и даже оказываются в невесомости. Как говорится, безумству храбрых поем мы песню…

ДОСУГ

Покормите лебедей

МАРИНА ГЕОРГИЕВА,
внеш. корр. «Сигнала»

Тульский территориальный общий центр обслуживания Московского регионального центра обслуживания (Тульское ОЦОУ) взял шефство над восемью парами черных и белых лебедей в Тульском Центральном парке. Сотрудники ОЦОУ собрали деньги на питание для этих красивейших птиц на целый год.

«Взять под опеку лебедей мы решили после очередной экскурсионной поездки с детьми в Московский зоопарк, — говорит председатель цехкома Тульского ОЦОУ ППО МОЦОР Кристина Проскурина. — Там мы увидели, что на вольерах с животными прикреплены таблички с указанием организаций и людей, осуществляющих волонтерскую деятельность».

Именно дети изъявили желание помогать животным, кормить и навещать их. Тогда профсоюзные активисты Тульского ОЦОУ решили рассмотреть в качестве объекта помощи жемчужину Тулы — Центральный парк, куда жители города ежедневно в любую погоду приходят провести время с семьей и друзьями, отдохнуть от суеты, насладиться тенью аллей и общением с живой природой. Здесь выросло не одно поколение туляков, которые традиционно ходили со своими мамами и папами «кормить птичек».

Предложение взять шефство над длинношеими птицами было озвучено в коллективе. Каждый желающий внес небольшую сумму. Собранные средства в итоге оказались весьма значительными и были направлены на поддержание мероприятий по уходу за лебедями, обитающими в любимом горожанами живом уголке.

«Теперь, когда мы стали «официальными шефами», приходить в парк и наблюдать за этими прекрасными птицами и другими обитателями мы стали с еще большей нежностью и гордостью, — продолжает Кристина Проскурина. — Эпидемиологическая ситуация стабилизируется, и своих гостей из других регионов России мы также в первую очередь знакомим с живым уголком, который не оставляет ни одного посетителя равнодушным. Возможно, наш пример найдет отклик в сердцах неравнодушных горожан и побудит кого-то к маленькому, но такому важному и полезному доброму делу».

УВЛЕЧЕНИЕ

Екатеринино хобби

ВАЛЕНТИНА РАСТЕРЯЕВА,
председатель ППО Ростовской дистанции электроснабжения РОСТОВ-НА-ДОНУ

Электромеханик ремонтно-ревизионного участка Ростовской дистанции электроснабжения Екатерина Измайлова практически все свободное от работы время посвящает своей творческой мастерской «kolu4ka_art». Там она занимается вышивкой крестом, росписью по стеклу и ткачеством.

Екатерина из семьи железнодорожников, пошла по стопам отца, который в детстве много рассказывал о стальной магистрали. Закончила Ростовский железнодорожный техникум, затем получила высшее образование, устроилась на работу. Но в круговерти трудовых будней о своей любви к рукоделию не забыла.

Екатерина Измайлова с детства любит делать красивые вещи, ее поделки, рисунки в школе не раз занимали почетные первые места на выставках.

«Я многое пробовала делать своими руками, экспериментировала, начинала и бросала, — рассказывает девушка. — Со временем определила, что именно из различных видов рукоделия мне нравится больше всего».

Первое — вышивка крестом. Вышивать Екатерина Измайлова начала еще в школе на уроках труда. Тогда учительница дала задание выполнить какую-нибудь картинку за одну школьную четверть. Можно было взять одну на двоих. Они с подругой так и сделали, создали творческий дуэт. Екатерина помнит свою первую вышивку до мелочей — это была алая роза на черном фоне. Часть работы вышила подруга, часть она. Вышивка не шла: то крестики выводились в разные стороны, то нитки путались, приходилось переделывать. В общем, кое-как доделала, сдала учителю и со вздохом облегчения забыла.

Но спустя полгода Екатерина Измайлова оказалась в магазине для творчества и на одном из стеллажей увидела набор своей мечты — потрясающий зимний пейзаж. Не раздумывая, купила его и в тот же день принялась за работу.

С того момента прошло уже более 20 лет, а любовь к вышивке накрепко засела в ее творческой душе. Екатерина любит картины с деревенскими, русскими мотивами, природой. Вышивает даже на одежде, салфетках, скатертях. Свои работы Катя обычно делает для близких и родных людей, иногда просто дарит от души, но бывает, выполняет на заказ.

Каждая вышивка имеет свою историю создания. Например, как та, что на фото, картина-путешественница. Она видела бушующие волны Черного моря, на берегу которого Катя ее вышивала, ее обдувал жаркий ветер донских степей и на нее падали снежинки с Кавказских гор. Она летала с Екатериной на самолете и ездила на поезде, скрашивала когда-то серые будни в больнице.

Каждая работа Екатерине Измайловой по-своему дорога и оставляет после своего завершения особые впечатления и воспоминания.

Второе хобби Екатерины — роспись по стеклу.

«Мне нравится прозрачность и яркость витражных красок, а также тот особый эффект, который возникает на предметах интерьера, — говорит Екатерина Измайлова.

Она расписывает в основном лампы, фонарики и светильники, которые обретают свое неповторимое очарование и создают домашний уют.

Третье увлечение девушки — ткачество. Когда-то в детстве мама рассказывала ей, как бабушка холодными зимними вечерами при свете лучины ткала на большом станке шали из овечьей шерсти и половики из обрезков ткани. А став взрослой, Екатерина попала на выставку ремесел в одном из горных поселков Кавказа. Для нее было открытием, что и по сей день мастерицы делают на станках невероятные вещи, в том числе и вполне современные, а сами станки стали намного меньше, удобнее и могут поместиться на обычном письменном столе. Вернувшись домой, Екатерина Измайлова нашла в своем городе — специалиста по ткацкому делу. И понеслось: станок, нитки, челноки. Сейчас Екатерина уже сама создает шарфы, палантины, половики — ткачество надолго стало ее любимым делом.

Со временем эти три направления объединились в одну творческую мастерскую «kolu4ka_art».

За любовь к искусству, творчеству во всех его проявлениях Екатерина Измайлова благодарна своей маме, упорству и терпению — папе, а за поддержку во всех ее начинаниях — мужу.

Ее часто спрашивают, как она все успевает? Екатерина считает, что когда занимаешься любимым хобби время останавливается и уже не замечаешь усталости, а также — день за окном или ночь.

В планах Екатерины Измайловой и дальше развивать свою мастерскую, проводить мастер-классы для детей.

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: О. ПРЯМИЦЫНА
Ведущий дизайнер: С. ПЛАКСИНА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24

Телефон: (499) 262-17-66
Факс: (499) 262-08-13
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd
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» 125284, 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: 108550 экз.
Номер подписан: 18.08.2020 г. №