Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 37 (1021)
15—21 ОКТЯБРЯ
2020 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ТЯГА К КОМФОРТУ СТР. 3

НАГРАДА ДЛЯ ДОБРОВОЛЬЦА СТР. 4

«СЕВЕРНЫЙ ВЕТЕР» ОНЛАЙН СТР. 6

АФРИКАНСКИЕ СТРАСТИ СТР. 7

ГАРАНТИИ

В отпуск с деньгами

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

С января материальная помощь к отпуску должна выплачиваться всем работникам компании, в том числе сотрудникам «Трансэнерго»

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

С 1 января 2021 года материальная помощь к отпуску будет выплачиваться всем работникам компании «РЖД». При этом ее минимальный размер должен быть не ниже 10% месячной тарифной ставки.

Сегодня матпомощь к отпуску получают не все работники компании. Хотя обязательство выплачивать ее установлено коллективным договором и распоряжением ОАО «РЖД» от 2015 года.

«На Южно-Уральской дороге материальная помощь к отпуску не выплачивается на предприятиях Дирекции инфраструктуры и в «Трансэнерго», — говорит главный специалист по социально-экономическим вопросам Дорпрофжел на ЮУЖД Константин Расчектаев. — Мы неоднократно обращались с просьбами к их руководству пересмотреть позицию, но положительного решения так и не было».

Матпомощь к отпуску предоставляется один раз в календарном году. Ее размер определяется в процентном соотношении к размеру месячной тарифной ставки (должностного оклада, фиксированной заработной платы) работника.

Но конкретный размер и условия ее выплаты предусматриваются отдельными локальными нормативными актами в пределах средств, предусмотренных в бюджете филиала. Этим и объясняется то, что при наличии одних и тех же основополагающих руководящих документов матпомощь получают не все — не хватает денег. Нет и единого подхода к определению размера этой выплаты.

«Размеры материальной помощи к отпуску — наследие, так сказать, Министерства путей сообщения, — объясняет руководитель департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Александр Лощагин. — На некоторых дорогах они достигали 100% и выплачивались едва ли не каждому работнику. На других — малообеспеченным категориям или многодетным родителям. При реформировании отрасли и выделении дирекций эти принципы сохранились».

В итоге где-то работники структурных подразделений одной и той же центральной дирекции, но расположенные в разных регионах Российской Федерации, могут получать материальную помощь к отпуску, сильно отличающуюся по размеру, например, в одном подразделении получают 100%, их коллеги из другого подразделения — 50%, а из третьего — 20%. Или на одном железнодорожном узле работают бок о бок представители разных дирекций, только одни имеют материальную помощь к отпуску, другие — вполовину меньше, третьи — вообще ничего. Такая ситуация не способствует получению чувства удовлетворения от работы.

Вопрос о необходимости выработки единого подхода к оказанию материальной помощи к отпуску регулярно поднимался перед руководством компании, в том числе и на региональных социально-экономических форумах по подведению итогов выполнения Коллективного договора ОАО «РЖД». Профсоюз настаивал на решении данного вопроса.

Реализуемым на практике оказался вариант, при котором устанавливается нижняя планка, позволяющая получать эту выплату всем без исключения работникам. Это 10% месячной тарифной ставки. На эти цели в филиалы и подразделения компании в 2021 году дополнительно будет направлено около 500 млн руб. Материальную помощь получат десятки тысяч железнодорожников, которые ее ранее не получали.

«Центральные дирекции должны подготовить локальные нормативные акты по выплате материальной помощи, на основании которых их региональные дирекции подготовят свои, — говорит заведующий отделом социально-экономической защиты Дорпрофжел на ВСЖД Владимир Олейник. — Один проект мы уже рассмотрели в Дорпрофжел».

Еще одно нововведение — изменение срока наступления права для вновь принятых на работу на получение первой материальной помощи к отпуску. Сегодня право на ее выплату наступает через 11 месяцев сначала работы в ОАО «РЖД».

Для тех, кто трудоустроится в компанию в текущем году, так и останется, а вот принятым после 1 января 2021 года первую матпомощь к отпуску можно будет получить лишь после двух лет непрерывной работы в компании.

В ОАО «РЖД» считают, что это будет способствовать закреплению персонала, а отсрочка первой выплаты послужит источником для покрытия дополнительных затрат на установление и постепенное повышение минимального размера материальной помощи при уходе в ежегодный оплачиваемый отпуск.

НОВОСТИ

ИНДЕКСАЦИЯ

С 1 октября на 1% проиндексирована заработная плата работников АО «Новосибирский стрелочный завод». Это вторая индексация на предприятии в этом году. С 1 марта тарифные ставки и должностные оклады работников были проиндексированы на 2%.

ЛИДЕР ПЕРЕИЗБРАН

Делегаты XXVIII отчетно-выборной конференции единогласно переизбрали Николая Шашкова на должность председателя Дорпрофжел на Западно-Сибирской железной дороге. Конференция, прошедшая в онлайн-режиме, объединила 96 делегатов со всего полигона магистрали.

ПРЕДЛОЖЕНЫ ИЗМЕНЕНИЯ В МРОТ

Российская трехсторонняя комиссия по регулированию социально-трудовых отношений предложила дополнить перед внесением в Госдуму законопроект о новых принципах установления прожиточного минимума и МРОТ. Новый подход предлагает Минтруд: с 2021 года рассчитывать прожиточный минимум не как статистическую стоимость корзины потребления, а определить как часть (44,2%) среднедушевого дохода. С 2026 года министерство предлагает установить МРОТ на уровне 42% средней зарплаты.

Однако при принятии этой методики могут возникнуть проблемы. Так, видимо, придется пересмотреть методику расчета медианной зарплаты — не раз в два года, а раз в квартал. Также профсоюзы обратили внимание на низкий процент от медианной зарплаты, который Минтруд берет за основу прожиточного минимума и МРОТ. Кроме того, из-за роста налоговой нагрузки, штрафов, акцизов, коммунальных платежей сокращаются реально располагаемые доходы населения. Профсоюзы предлагают учитывать рост таких платежей при расчете прожиточного минимума и МРОТ.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Машинист без крыши

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Ежегодная медицинская комиссия по фактору «работа на высоте», которую дополнительно проходили машинисты и машинисты-инструкторы электропоездов и электровозов, отменена.

Вопрос о нецелесообразности прохождения медкомиссии по приказу Минздравсоцразвития № 302н по фактору «работа на высоте» поднимался локомотивными бригадами пригородного движения неоднократно. А решился он благодаря инициативе председателя ППО моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский Андрея Курбатова.

«Над проблемой работал профком и профактив депо, говорили об этом на заседаниях Совета председателей первичных профсоюзных организаций, действующих в Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД». На ее решение ушло примерно три года», — говорит Андрей Курбатов.

Суть вопроса такова: машинисты и машинисты-инструкторы проходят две медкомиссии. По приказу № 6Ц — раз в два года, а «высотную», которую локомотивщики считали лишней, по приказу № 302н — раз в год.

«За 20 лет работы машинистом на крышу локомотива мне доводилось подниматься всего три раза и ради этого нужно было каждый год проходить дополнительную медкомиссию. Она была бы обоснована, если бы машинисты поднимались на крышу постоянно», — говорит Курбатов.

На ее прохождение локомотивщикам давался день, а ведь это и отвлечение от основной работы, и психологическая нагрузка, — люди всегда нервничают перед этим мероприятием, ведь факт, будет ли машинист работать по своей профессии дальше, зависит от прохождения медкомиссии.

«В нашем депо есть машинист 1 класса квалификации, который вынужден трудиться помощником, потому что не прошел «высотную» медкомиссию. Это несправедливо, это влияет на работу депо — классные машинисты и вдруг помощники, да и на психологическом состоянии отражается. Эмоционально люди это воспринимали очень тяжело. Поэтому я и занялся этим вопросом», — говорит Андрей Курбатов.

К тому же машинист всегда поднимается на крышу с работником контактной сети и лишь для того, чтобы увязать токоприемник. Эти обязанности можно возложить на работников контактной сети.

В Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава аргументы профсоюза услышали. В инструкцию «О порядке применения токоприемников электроподвижного состава при различных условиях эксплуатации на сети железных дорог и взаимодействия работников причастных подразделений ОАО «РЖД» и сервисных компаний в случаях повреждения токоприемников и устройств контактной сети» внесли изменения.

И теперь при устранении неисправностей крышевого оборудования для работников локомотивных бригад подъем на крышу электропоезда исключен. А потому из перечня вредных факторов для прохождения предварительных и периодических медицинских осмотров для машинистов-инструкторов и машинистов электропоездов исключили работу на высоте.

«Инструкцию изменили полностью, она распространяется на всех локомотивщиков. Теперь ни на электровозах, ни на электропоездах машинист не должен подниматься на крышу. Он с земли или с платформы будет наблюдать за действиями работника контактной сети», — говорит Андрей Курбатов.

РЕШЕНИЕ

Шире штат

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

На станции Москва-Пассажирская-Ярославская Московской дирекции управления движением расширят штат дежурных по станции.

С 7 сентября на участке Мытищи — Пушкино Московской магистрали введен в эксплуатацию дополнительный четвертый главный путь и пятый главный путь на участке Москва — Лосиноостровская.

«После реконструкции станции появилась техническая возможность увеличить количество поездов, — рассказывает заместитель начальника станции Москва-Пассажирская-Ярославская Юрий Толубаев. — До недавнего времени мы отправляли в сутки 251 пару поездов. Теперь их количество увеличилось до 306 пар поездов ежесуточно. Из них 30 пассажирских, 60 скоростных экспрессов «Спутник», остальные 216 — пригородные электрички».

Естественно, что при этом увеличилась и нагрузка на дежурных по станции. И хотя коллектив молодой (более 50% — молодежь до 30 лет), это не может не сказаться на состоянии их здоровья. Ведь работа дежурного требует повышенного внимания, нервного напряжения.

«Руководство станции, — продолжает разговор председатель профсоюзной организации Ярославского направления Наталия Есипова, — часто встречается с работниками и обсуждает с ними производственные темы, условия труда, и даже личные проблемы. Ведь их моральное состояние имеет прямое отношение к безопасности движения поездов. Станция Москва-Пассажирская Ярославская — самая большая в Европе по пропуску поездов. Она сложная, а работа ответственная. Важно психологическое состояние каждого сотрудника».

Дежурные по станции и председателю ППО не раз высказывали пожелание об увеличении штата, чтобы разделить нагрузку, которая сейчас легла на них.

Наталия Есипова, которая сама была дежурным на Щелково и знает, какого нервного напряжения требует этот труд, понимает: доплата в виде разовых премий, что сейчас получают дежурные за повышенный объем работы, не компенсирует перегрузок нервной системы.

«Администрация предприятия и профком приняли коллегиальное решение, — говорит она, — обратиться к руководству Московской железной дороги и руководству Центральной дирекции управления движением с просьбой изменить штатное расписание».

Вопрос рассмотрели быстро. И приняли решение, которое устроило всех. До 31 декабря штат пополнится шестью дежурными по станции.

«Если сейчас в каждой из пяти смен работает четверо дежурных по станции, — подводит итог Юрий Толубаев, — то с 1 января нагрузка будет распределена на пятерых дежурных, что существенно уменьшит напряженность трудового процесса для каждого из них».

МЕТОДИКА

Персональный подход к председателю

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

В региональном отделе Дорпрофжел на Восточно-Сибирской железной дороге за основу подготовки профсоюзного лидера взят индивидуальный подход.

«Отчетно-выборная кампания на ВСЖД завершена. Сформирована новая команда председателей, которые должны хорошо разбираться в профсоюзной деятельности, поэтому было решено провести обучение индивидуально с каждым», — рассказывает руководитель регионального отдела Игорь Цыплаков.

В сентябре обучение прошли 43 профлидера. Каждому председателю было назначено время и выдан зачетный лист с темами обучения: финансовая грамотность, охрана труда, информационная и молодежная политика, профсоюзная структура и устав РОСПРОФЖЕЛ. На занятие приходили по два-три человека, но каждый шел к определенному спикеру. Закончив занятие у одного специалиста, председатель переходил в кабинет следующего наставника.

«Индивидуальное обучение дает возможность проработать проблемные вопросы, которые возникают у конкретного председателя. К примеру, человек хорошо знает устав РОСПРОФЖЕЛ, но понятия не имеет, как сделать смету по мероприятию или у него есть пробелы в программе «1С». Если раньше на общем обучении председателям приходилось прослушивать всю заготовленную программу, несмотря на то, что многие вопросы ему известны, то теперь каждый углубляется в решение практических задач конкретного предприятия», — говорит специалист регионального отдела Тамара Губанова.

«В зачетных листах по каждой из тем я ставлю плюс или минус, чтобы понимать, где председатель разбирается, а где нужно уделить больше внимания и подтянуть знания», — уточнил Игорь Цыплаков. После обучения у профлидеров есть время закрепить информацию на практике, а затем прийти и исправить минусы на плюсы.

ФОТО АВТОРА

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Ирина Горбань, председатель Восточно-Сибирского филиала пассажирского вагонного депо Иркутск АО «Федеральная пассажирская компания»:

— Приступив к должностным обязанностям месяц назад, я с нуля выстраиваю работу и разбираюсь в особенностях профсоюзной деятельности. Особенно я ждала семинар по бухгалтерскому учету, так как мне уже приходилось сдавать документы, в которых впоследствии выявлялись недочеты. Поэтому было важно как можно больше узнать об этом направлении в рамках обучения.

Во многих вопросах предстоит разбираться в рабочем порядке, в этом должны помочь материалы, предоставленные во время обучения на флешках.

УСЛОВИЯ ТРУДА

С подачи профсоюза

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Программу обустройства железнодорожных переездов на Московской магистрали санитарными узлами распространят и на другие службы дороги.

Этот вопрос был поднят в августе на отчетно-выборной конференции, участники которой предложили меры для улучшения санитарно-бытовых условий работников Московской дирекции управления движением.

Как рассказала председатель ППО линейных станций Горьковского направления, председатель гендерной комиссии Дорпрофжел на МЖД Ольга Бученова, несмотря на улучшение санитарно-бытовых условий работы женщин, некоторые проблемы остаются нерешенными.

«На дороге утверждена и действует программа по обустройству железнодорожных переездов санитарными узлами, — говорит Ольга Бученова. — Однако такая же проблема есть и у движенцев. Например, на сортировочных и больших станциях, где в парках прибытия и в парках отправления, дежурными по парку, операторами поста централизации, сигналистами, приемщиками поездов в большинстве своем работают женщины. А бытовые условия там порой не соответствуют санитарным нормам».

Председатель Дорпрофжел на МЖД Дмитрий Шулянский обратился к начальнику дороги Михаилу Глазкову с просьбой поручить причастным подразделениям определить объем работ для составления программы обустройства санитарными узлами объектов дирекции управления движением на 2021 год.

Сейчас комиссия, в которую вошли представители дирекций по эксплуатации зданий и сооружений, по тепловодоснабжению, а также профсоюзной организации Московской дирекции управления движением, обследуют помещения, где трудятся движенцы.

«Даже если 50–70% зданий оборудуют водой, душем, туалетами, это существенно улучшит условия труда движенцев, — считает Ольга Бученова. — Надеемся, что программа по обустройству зданий будет принята и реализована в 2021–2022 годах. Председатели первичных профсоюзных организаций будут держать этот вопрос на контроле».

ПЕРЕВОЗКИ

За людей и против вируса

Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров в интервью телеканалу «Россия-24» отметил, что компания возобновила практически 90% движение пассажирских поездов, отмененных ранее из-за распространения коронавируса. «Сигнал» узнал у председателя ППО АО «ФПК» Ларисы ДМИТРИЕВОЙ, как идет возвращение к привычному ритму жизни и что было сделано для поддержки персонала в сложной ситуации.

— Лариса Анатольевна, с всеобщим карантином мы столкнулись впервые, пришлось на ходу придумывать, как пройти его с наименьшими потерями. Что было сделано в вашей компании и первичке?

— Мы следовали Соглашению по поддержке и сохранению персонала в организациях железнодорожного транспорта в условиях падения объемов перевозок и работы на фоне распространения коронавирусной инфекции. В компании работает почти 57 тыс. человек. Для трети из них пришлось объявить режим вынужденного простоя по вине работодателя, выплачивая им за это время две трети средней заработной платы. Почти 5% сотрудников работали в режиме неполного рабочего времени — он использовался как альтернатива сокращению рабочих мест. 13% от общей численности персонала ушли в неоплачиваемый отпуск.

300 человек, относящихся к категории малообеспеченных, получили материальную поддержку. Около ста сотрудников работали волонтерами, помогая неработающим пенсионерам и тем, кто находится в группе риска.

— Что было сделано для поддержки тех сотрудников, которые продолжали выходить на свои рабочие места?

— Измерение температуры перед началом рабочего дня — уже привычный ритуал. Регулярные тестирования на выявление коронавируса, уборка рабочих мест с использованием дезинфицирующих средств. Старались совещания проводить через видеосвязь, да и вообще рабочие вопросы решать по возможности по телефону. Даже забег ко Дню железнодорожника провели онлайн.

— Готова ли компания к повторению весеннего сценария?

— Будем надеяться, что события все-таки будут развиваться иначе. Но, если для прекращения распространения COVID-19 понадобится снова вводить карантин, в «ФПК» уже выработаны механизмы, как сохранить персонал и рабочие места и помочь сотрудникам пережить сложное время с наименьшими потерями. Компания готова применить их вновь.

Беседовала
Ольга ПРЯМИЦЫНА

НОВОСТРОЙКА

ФОТО ИЗ АРХИВА ВЛАДИСЛАВА ПОПКОВА

Здание нового дома отдыха двухэтажное, рассчитано на 50 человек

Тяга к комфорту

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

На станции Тобольск Свердловской дороги открыт новый дом отдыха локомотивных бригад. Современное здание заменило постройку, которая уже не соответствовала требованиям времени.

«Прежний дом отдыха построен в 1970-х годах и устарел настолько, что даже вопрос о его реконструкции стал неактуален», — говорит председатель первичной профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо Войновка Владислав Попков.

Станция Тобольск находится на стыке Сургутского и Тюменского регионов Свердловской дороги, здесь происходит смена локомотивных бригад. Поэтому в доме отдыха восстанавливают силы после рейса машинисты и помощники из Войновки, Демьянки, Сургута, Тюмени. А в перспективе ожидается увеличение объема перевозок.

Здание нового дома отдыха двухэтажное, рассчитано на 50 человек. Комнаты двухместные. Вместо одного санузла на этаж — душ и туалет в каждом номере. Также в ДОЛБ — своя комфортная столовая, комната психологической разгрузки, тренажерный зал, большая прогулочная зона, площадка для баскетбола, настольный теннис.

«Это требования времени, от которых и РЖД, и профсоюзу отставать нельзя, — продолжает Владислав Попков. — Например, сейчас у каждого при себе всегда и везде смартфон с выходом в интернет. Становится все больше служебных программ, которые требуют подключения к сервисам компании. Это значит, что в каждом ДОЛБ должен быть и доступный интернет, чтобы бригада могла в нужный момент получить оперативную информацию».

СТАНЦИЯ

Навели порядок

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

На припортовой станции Крабовая ДВЖД при поддержке профсоюза приведены в порядок рабочие места. Здесь теперь расположено одно из комфортных помещений для составителей поездов во Владивостокском территориальном управлении Дальневосточной магистрали.

«Сделали настоящий «евроремонт»: подвесной потолок, керамическая плитка на полу, встроенные шкафы. Ремонт длился почти два года. Красоту наводили своими силами, в чем нам здорово помогла первичка. Зато теперь составители поездов, а это 10 человек, трудятся в комфортных условиях», — отметил начальник станции Крабовая Денис Беляков.

Переоборудовали и пост ЭЦ: в дежурке стоит новая мебель для пультов, сделан косметический ремонт. Привели в порядок помещение для приемосдатчиков груза и багажа. В ближайшее время в здании станции установят кондиционеры.

В перспективе на станции может появиться спортивный уголок, чтобы в перерывах люди могли отдохнуть от выполнения рабочих задач.

«Хорошие условия труда помогают легче переносить трудности и работать на рекордный результат», — говорит Денис Беляков. Тем более сегодня, когда станция переживает спад перевозок, ведь ее основной клиент снизил объемы отправок нефтепродуктов. Как уточнил начальник станции, это временное явление, но моральный дух людей необходимо поддерживать.

> **Хорошие условия труда помогают легче переносить трудности и работать на рекордный результат.**

СИГНАЛ
№ 37 (1021) 15–21 октября 2020 года

МОТИВАЦИЯ

Награда для добровольца

НИНА ЛИСИЦИНА,
Дорпрофжел на СЖД
ЯРОСЛАВЛЬ

На Северной дороге появился знак для волонтеров «За теплоту сердец».

Он был учрежден Дорпрофжел на СЖД для повышения статуса добровольца, популяризации добровольческой деятельности, выражения благодарности за общественно значимую работу волонтеров.

Идея создать знак появилась в начале года, когда пандемия COVID-19 стремительно набирала обороты. Тогда было особенно важно поддержать ребят, которые взяли на себя заботу о ветеранах-железнодорожниках: обеспечивали их лекарствами и продуктами, помогали по хозяйству — рубили дрова, приносили воду.

ФОТО АВТОРА

Первыми знаки «За теплоту сердец» получили 15 волонтеров

В Дорпрофжел было принято решение застраховать волонтеров, оказавшихся в этот острый момент «на передовой», от коронавирусной инфекции. Страховые полисы оформили для 50 человек. Это оказалось своевременным: некоторые добровольцы уже получили страховку.

«Важно было не только предоставить людям защиту, но и оказать моральную поддержку, показать, что их работа ценится в обществе, — отмечает председатель Дорпрофжел на СЖД Вадим Меджидов. — Другая задача — показать, что заниматься волонтерством почетно и престижно, чтобы к движению подключались новые участники».

Дизайн знака разрабатывала креативная группа. А вот название для него выбирали коллективно: несколько вариантов разместили в социальной сети, и сами железнодорожники определили, что лучшим слоганом будет «За теплоту сердец».

Знак будет вручаться железнодорожникам-северянам и учащимся железнодорожных учебных заведений, которые активно занимаются добровольческой деятельностью и способствуют ее развитию.

Как рассказала начальник сектора реализации молодежной политики Центра оценки, мониторинга персонала и молодежной политики на СЖД, руководитель волонтерского отряда Ирина Миронова, в прошлом году на первом форуме добровольцев был создан волонтерский отряд «Экспресс добра», ставший авангардом добровольческого движения СЖД, к которому примкнули более 200 железнодорожников. «Они помогают ветеранам, детям из домов малютки, семьям, оказавшимся в трудной жизненной ситуации, приютам домашних животных. Реализуют авторские проекты. В свои ряды мы готовы принять всех. С каждым новым участником проводим обучение и инструктажи», — говорит Ирина Миронова.

Первыми знаки «За теплоту сердец» получили 15 добровольцев. Награду им вручал Вадим Меджидов.

«Было приятно получить знак одной из первых, — рассказывает инженер отдела обслуживания пассажиров, предоставления услуг в поездах и организации питания Северного филиала АО «ФПК» Екатерина Стольникова. — Для меня волонтерство — это уже, наверное, образ жизни. Примеры бескорыстной помощи видела с детства: у бабушки и дедушки на даче был колодец, которым пользовалась вся округа. Сама я регулярно посещаю детские дома и дома малютки, навещаю ветеранов. Иногда кажется, что мне это приносит даже больше добра, чем людям, которым я помогаю. В этом смысле волонтерство — это воспитание общества, ведь, увидев жизнь с другой, неприглядной, стороны, ты сам точно никогда не совершишь дурных, ошибочных поступков».

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Вадим МЕДЖИДОВ,
председатель Дорпрофжел на СЖД:
— Добровольцы — люди, бескорыстно совершающие добрые дела, оказывающие помощь всем, кто в ней нуждается. Это важнейшая, социально ответственная миссия, созвучная с миссией профсоюза. Поддерживать железнодорожников в ее реализации — наша задача.

АКЦИЯ

Команда волшебников

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Молодежь эксплуатационного локомотивного депо Челябинск провела благотворительную акцию под названием «Теплая осень». Для подопечных автономной некоммерческой организации «Жизнь» они собрали теплую одежду, которая отправится в реабилитационные центры.

«Свитера, куртки, брюки, спортивная одежда, обувь, все то, что нужно человеку в холода, мы собирали с июня, — рассказывает организатор акции — инженер отдела эксплуатации, лидер Совета молодежи эксплуатационного локомотивного депо Челябинск Елена Табанская. — Участвовали также активисты Совета молодежи Челябинского региона и даже мои родители».

Эту акцию Елена задумала сама. Она же сортировала вещи на мужские и женские, подписывала пакеты и отвозила на склад благотворительной организации. А там уже распределяли, что куда везти, ведь подопечных у «Жизни» очень много. Собранные железнодорожниками теплые вещи отправились в реабилитационный центр Челябинска и в центр социальной адаптации «Свет миру» города Копейска. Там находятся люди, оставшиеся без определенного места жительства или попавшие в тяжелую жизненную ситуацию в связи с потерей родственников, утратой жилья при пожаре.

Это не единственная помощь деповчан. Елена Табанская три года является волонтером и начинала с приюта для животных, в котором содержится около 200 собак. Начало этой деятельности положила неприятная ситуация — квартиру Табанской обокрали, и девушка, чтобы отвлечься от переживаний, поехала в приют.

Теперь в ее активе множество добрых дел. Это и помощь многодетным и малообеспеченным семьям Южного Урала, мамам, воспитывающим детей в одиночку, и даже благотворительные концерты для взрослых онкобольных Челябинской областной больницы — Елена поет в любительском хоре.

В этом году ее волонтерский проект «Рука помощи» стал победителем Школы молодого профсоюзного лидера и волонтерских грантовых проектов Благотворительного фонда «Почет». Заключается он в шефстве над участниками Великой Отечественной войны, когда-то работавшими в депо. «Наш подопечный — Николай Гаврилович Туркин, ему 94 года. В этом году он потерял двух дочерей, и сейчас проживает с внучкой, приехавшей к нему из другого города. Проект заканчивается в октябре, но с Советом ветеранов и ребятами из депо мы решили не бросать пенсионера, а оказывать ему помощь на постоянной основе», — говорит Елена.

Свитера, куртки, брюки, осеннюю и зимнюю обувь ребята собирали с начала лета

Табанская рада, что к ее деятельности подключились коллеги. Их она называет волшебниками. Сегодня в «команду волшебников» на постоянной основе входят Анна Пименова, Елена Павлова, Ринат Фазлиахметов, Иван Слетов, Антон Гнездилов, Александр Губайдулин, Эльвира Акмалова, Мария Даренских, Надежда Эмс. «Это люди с огромными добрыми сердцами, благодаря которым этот мир можно сделать немного лучше, ведь все начинается именно с тебя. Я начинала совсем одна, но за три года волонтерской деятельности обрела настоящих друзей и надеюсь, что нас с каждым годом будет еще больше. У нашей молодежи огромный потенциал, и вместе мы можем больше. Совершая эти добрые дела, мы хотим сделать мир чуточку лучше», — резюмирует Елена.

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

От внимательности техников-расшифровщиков зависит система контроля безопасности движения

Оставить на работе

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Дирекция тяги перенесла срок сокращения персонала Единых центров расшифровки параметров движения локомотивов на январь 2021 года.

Как рассказал руководитель Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Александр Лощагин, приказ подписан 1 октября заместителем генерального директора ОАО «РЖД» — начальником Дирекции тяги Олегом Валинским.

«Свою роль здесь сыграла и позиция профсоюзных организаций на сети железных дорог, которые говорили о том, что комплексы по расшифровке параметров движения еще не готовы, работают некорректно, выдают много ошибок, — говорит Александр Лощагин. — А если сократить расшифровщиков сейчас, как и планировалось, это значит подвергнуть сомнению действующую систему контроля безопасности движения, резко увеличить нагрузку на оставшихся сотрудников, перераспределить работу на тех, кто по своему профилю этим вообще не должен заниматься, например на машинистов-инструкторов. То есть создать дисбаланс нормальной обстановки в трудовых коллективах, что сейчас никому не нужно».

По поводу массового сокращения персонала Единых центров расшифровки (ЕЦР) «Сигнал» писал в материале «Люди против машин» (№ 34 от 24–30 сентября). Тогда с просьбой о помощи в ЦК РОСПРОФЖЕЛ обратились расшифровщики Северной дороги.

Неделю назад председатель Дорпрофжел на Забайкальской дороге Александр Стародубцев также сообщил в ЦК профсоюза о том, что обеспокоен ситуацией, сложившейся с расшифровщиками на их магистрали. Расшифровка файлов КПД системой АСУТ НБД-2 проводится не совсем корректно, однако при этом программа сокращения расшифровщиков практически реализована, а автоматическая расшифровка файлов КЛУБ-У/БЛОК полностью отсутствует, и расшифровка производится в ручном режиме. Да, физически еще не все работники уволены, но выведены за штат в соответствии с планом мероприятий.

Людям выданы уведомления о сокращении, более половины работников, находящихся на сокращаемых должностях, уже переведены на вакантные должности либо уволены в связи с достижением пенсионного возраста. То есть весь объем работы возложен на оставшийся штат техников-расшифровщиков.

«Учитывая некорректную расшифровку файлов КПД, отсутствие автоматической расшифровки файлов КЛУБ-У/БЛОК, выработка техников значительно превышает установленные нормативы. В связи с необоснованным увеличением загрузки техников-расшифровщиков, дальнейшее их сокращение, до устранения всех проблемных вопросов в работе АСУТ-НБД-2, неприемлемо. Кроме того, возникают риски некачественной расшифровки, несвоевременного выявления нарушений, угрожающих безопасности движения», — говорится в обращении председателя Дорпрофжел на Забайкальской дороге.

Дорожный профсоюз собрал со всех эксплуатационных депо ЗабЖД отчеты о работе АСУТ НБД-2, которые подтверждают ее неготовность к самостоятельной работе и преждевременность сокращения работников. И с 5 октября, после приказа Олега Валинского, процедура сокращения техников-расшифровщиков в Забайкальской дирекции тяги приостановлена.

Расшифровщики с Северной дороги, о которых «Сигнал» писал ранее, сообщили: «Никакой официальной информации о приостановке процедуры сокращения в связи с приказом Олега Валинского из нашей Дирекции тяги нам не поступало. Мы числимся под сокращением, хотя везде говорят, что оно приостановлено. Однако отметим, что 12 октября нам по электронной почте прислали уведомление о том, что отменены дни, которые давались на поиски работы. Информации о том, что повторные уведомления о сокращении, выданные 25 сентября, не действительны, это письмо не содержит. Может по каким-то причинам к нам это не относится? Или Северная дирекция тяги продолжает нас сокращать, обходя документы вышестоящего руководства?»

Позиция профсоюза в создавшейся ситуации однозначна: сначала нужно доработать комплексы, а потом уже решать вопрос о сокращении численности работников. Причем следует не просто сокращать техников по расшифровке, но и предоставить им возможность переобучения на другие профессии, устройства на вакантные места. «Нельзя просто откинуть квалифицированные кадры в сторону и забыть про них», — отмечает Александр Лощагин.

ИТОГИ

Было жарко

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Председатели первичных профсоюзных организаций предприятий Свердловской железной дороги проконтролируют разработку нормативной документации для организации работы в период экстремально высоких температур и сложных метеорологических условий.

Минувшее лето на Урале выдалось очень жарким, в июле периодически воздух прогревался до непривычных для региона 35 градусов. Поэтому организация работы в экстремальных условиях, обеспечение питьевого режима, полагающаяся сотрудникам дополнительная оплата в данных условиях оказались в центре внимания Дорпрофжел на СвЖД.

Технические инспекторы оперативно реагировали на жалобы о недостаточном обеспечении питьевой водой, проводили проверки по фактам работ вспомогательного характера, таких как вырубка кустарника, содержание территории в дневное время при температуре воздуха выше 35 градусов.

«Более двух тысяч железнодорожников Свердловской дирекции инфраструктуры получили дополнительную оплату за работу в жаркий период, в 17 подразделениях службы пути внесли изменения в правила трудового распорядка для переноса работ на вечернее время и вывода людей из периода экстремальных температур», — говорит главный технический инспектор Дорпрофжел на СвЖД Дмитрий Москалюк. — Оперативно устранили и недостатки с обеспечением питьевой водой, в Екатеринбургском регионе дирекция поменяла поставщика».

Вместе с тем проверки предприятий выявили отсутствие единого подхода к учету рабочего времени в период высоких температур. На ряде предприятий считали, что доплата за экстремальные условия — это только «морозные» надбавки, а еще к учету принимали только среднесуточную температуру воздуха, хотя график работы на вечернее и ночное время не смещался. А между тем, на дороге действовало распоряжение о доплате за фактически отработанное время в экстремальных условиях.

«Например, доплата работникам Тюменской дистанции пути устанавливалась при температуре воздуха выше 35 градусов, а в дистанции Свердловск-Пассажирский — с учетом среднесуточных температур, которые заведомо ниже дневных», — привел пример Дмитрий Москалюк.

Как рассказала председатель ППО Тюменской дистанции пути Мария Шестеркина, для установки надбавки нормировщик предприятия запрашивал справку в секторе гидрометеорологии. «В июле было зафиксировано три дня с температурой выше 35 градусов в дневное время, выплата по предприятию составила 36 170 руб., ее получили 273 человека: монтеры пути, контролеры, операторы дефектоскопной тележки», — уточнила она.

Чтобы подобные вопросы не возникали в будущем при наступлении жаркой погоды, которая в целом не характерна для Урала, председатели первичек проконтролируют разработку нормативных документов для формирования единого подхода к учету рабочего времени в период высоких температур. «Не стоит забывать и об обязательном учете мотивированного мнения ППО на данный документ. Это позволит документировать процедуру на предприятии, задать единые требования для начисления доплат за работу в экстремальных условиях, а профактиву поможет отстоять интересы работников», — отметили в Дорпрофжел на СвЖД.

Этим летом на Урале стояла аномально жаркая погода, в июле были побиты все температурные рекорды

СИГНАЛ
№ 37 (1021) 15–21 октября 2020 года

КОНЦЕРТ

«Северный ветер» онлайн

НИНА ЛИСИЦИНА,
Дорпрофжел на СЖД
ЯРОСЛАВЛЬ

На Северной дороге при поддержке профсоюза состоялся первый онлайн-концерт музыкальной группы «Северный ветер».

Выступление было посвящено 115-летию РОСПРОФЖЕЛ и дню компании «РЖД». Увидеть его смогли не только железнодорожники-северяне, но и все пользователи соцсетей, подписанные на официальный аккаунт Дорпрофжел на СЖД в «Инстаграме» @dprof_szd. Прямая трансляция также шла еще в нескольких группах. У зрителей была возможность насладиться музыкой и пообщаться в прямом эфире с исполнителями.

«Идею провести такой концерт предложили в Дорпрофжел, — рассказывает руководитель Ярославской территориальной организации Дорпрофжел, участник группы Игорь Мосягин. — Музыканты ее с радостью поддержали. Пандемия эмоционально утомила всех, недостаток общения — колоссальный. Выступление, пусть и виртуальное, здорово повысило настроение».

К концерту начали готовиться за месяц. Свободное от работы время музыканты — а все они трудятся на железной дороге — посвящали репетициям.

«Выступление онлайн для нас — новый опыт, — делится впечатлениями замначальника Ярославского подразделения УЦПК Евгений Лучинкин. — Поэтому волновались. Работали над звуком, подбирали репертуар и переживали за реакцию аудитории — будет ли ей интересно».

Волнения оказались напрасны: зрители смотрели концерт с удовольствием, посылали музыкантам виртуальные приветы, аплодисменты, задавали вопросы и приглашали на гастроли в свои города.

«Смотрела концерт на одном дыхании, атмосфера была по-домашнему уютной, — рассказывает инженер по охране труда Ярославского участка Северной ДТВ Ольга Сытова. — Приятно было увидеть знакомые лица. В группе играют руководитель нашей дирекции Владимир Коробейников и моя коллега техник Ярославского участка Надежда Кучерова. Было ощущение, что я нахожусь рядом».

По словам инженера АХЦ Аллы Повереновой, у музыкантов тоже остались самые яркие эмоции.

«Участвую в группе с 2018 года, с момента ее основания, а музыкой занимаюсь со школы. Но выступать в виртуальном пространстве еще не приходилось. Это было необычно, но здорово. Музыка для меня уже не просто хобби, а образ жизни. Приятно, что профсоюз поддерживает нас в творчестве, помогает группе с оборудованием, организует такие мероприятия. Надеюсь, что, когда пандемия закончится, мы устроим большой, красивый концерт», — рассказала Алла.

ЗАБОТА

Подарки меньшим братьям

ОЛЬГА КУДРЯШОВА,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Сотрудники Смоленского ОЦОУ, участвуя в акции «Крышки мира», собрали 7 кг пластиковых крышек. На вырученные средства после их сдачи на вторичную переработку, а также от участия в других благотворительных проектах, купили 110 кг корма для собак.

«С членом Молодежного совета Смоленского ОЦОУ Натальей Захарцовой и ее сыном мы привезли угощение в один из приютов для животных, — рассказывает председатель Молодежного совета Смоленского ОЦОУ Ольга Батурченкова. — Он стал домом для 300 собак, волею судьбы оставшихся на улицах Смоленска. Все они социализированы и очень общительны».

Приюту помогают волонтеры, но их внимания не хватает на такое количество животных, поэтому появление «новых рук» собаки восприняли с удовольствием. Каждая пыталась получить свою порцию ласки и общения, пробиваясь сквозь толпу сородичей.

«И мы были рады погладить и почесать их за ушами. Обитатели приюта очень разные: скромники и хулиганы, совсем молодые особи и зрелые вожаки», — говорит Ольга Батурченкова.

Время в теплой компании пролетело быстро, и настала пора уезжать. Провожать железнодорожников вышла почти вся огромная собачья семья. Сотрудники Смоленского ОЦОУ обещали вернуться.

ВЫСТАВКА

Краски осени

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

В ЧУЗ «Клиническая больница «РЖД-Медицина» города Хабаровск» по инициативе первичной профсоюзной организации открылась мини-выставка, посвященная осени.

«Посетители, пациенты и работники клиники в любое время могут любоваться прекрасными картинами замечательных хабаровских художников — Сталентина Прудникова, Леонида Савченко, Алены Толстых», — говорит председатель ППО больницы Валентина Варакина.

На выставке представлены полотна, написанные маслом, графика, а также объемная работа из картона, осенняя ваза, сделанная из лесной коряги и декоративного камня.

«С Леонидом Савченко мы работали на одном пленэре, — поделилась наблюдениями Алена Толстых. — Но в силу того, что у каждого художника особое видение и индивидуальная творческая стилистика, пейзажи получились у нас совершенно не похожими друг на друга».

На открытии выставки с романсом выступила хабаровская певица Ольга Горбунова.

ВЕТЕРАНЫ

День советской молодежи

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

День советской молодежи — именно так заводчане Уссурийского локомотиворемонтного завода назвали День пожилого человека, когда отправились в гости к ветеранам с поздравлениями.

«В Совете ветеранов состоит около тысячи человек, — рассказывает председатель ветеранской организации Эльвира Зеленская. — Ежегодно ко Дню пожилого человека стараемся провести какое-нибудь мероприятие, чтобы порадовать пенсионеров, а в этом году COVID-19 испортил все планы. И все же праздник состоялся. Заводская молодежь пришла на помощь, кого-то ребята навестили, а кого-то поздравили по телефону».

Конечно, сделать тысячу звонков за день невозможно, поэтому методом случайного отбора был составлен список телефонов, по которым представители Совета молодежи позвонили и поздравили пенсионеров.

«Подобного опыта общения с ветеранами еще не было, поэтому мы немного волновались. Но все прошло удачно, — рассказывает экономист по труду 1 категории Кристина Плотниченко. — По голосу было слышно, что люди рады поздравлениям. Для многих стало приятной неожиданностью, что мы, молодежь, нашли время поговорить. Одна женщина даже прослезилась. Знаете, порой простое человеческое внимание дороже самого крутого подарка. Это я поняла из общения с ветеранами, которых никогда и не видела».

Акция «Огонек добра» станет традиционной. В следующем году она пройдет более масштабно.

ФОТОФАКТ

В парке имени Октябрьской революции Ростова-на-Дону заложили платановую аллею и установили 1,5-тонный памятный камень в честь 100-летия Дорпрофжел на Северо-Кавказской железной дороге. Парк, в котором профсоюз за последние несколько лет высадил более ста деревьев, — излюбленное место ростовчан и расположен рядом со зданием управления СКЖД.

ВЕЛОПРОБЕГ

К финишу — на одном дыхании

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

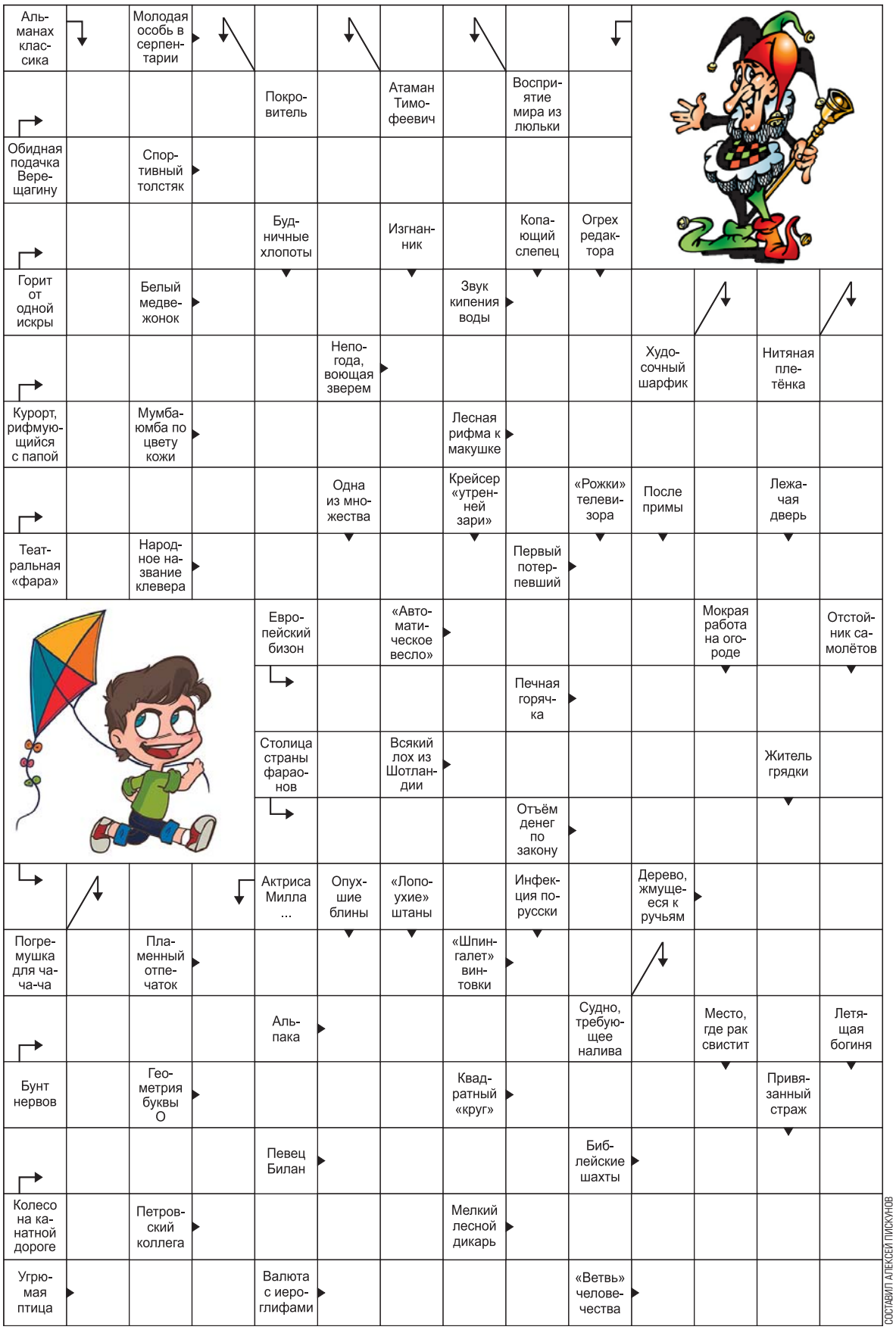
В Хабаровске прошел девятый ежегодный велопробег.

Старт мероприятию, в котором приняли участие 130 членов профсоюза, был дан на площади Славы.

И в 08:30 колонна велосипедистов-железнодорожников в красных футболках и с флагами за спиной, украшенными символикой РОСПРОФЖЕЛ и 75-летия Великой Победы, отправилась в путь. Преодолев его на одном дыхании под приветственные сигналы встречных автомобилей, колонна велосипедистов благополучно добралась до финиша — Дворца культуры железнодорожников. А в парке ДКЖ члены профсоюза высадили саженцы ясеня.

«Участвую в профсоюзном велопробеге уже в шестой раз, — поделился впечатлениями председатель ППО сервисного локомотивного депо Дальневосточное Владимир Иванов. — Лично испытал разные трассы. Наиболее сложным мне показался прошлогодний путь от арены «Ерофей» до «Заимки». Было много затяжных подъемов, спусков, поворотов. В этот раз проехал, как говорится, на одном дыхании. Получил заряд бодрости и позитива».

ФОТО АВТОРА



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 36

По горизонтали: Комок. Уэльс. Укус. Косогор. Бокал. Россия. Рецидив. Юстас. Отто. Дядька. Хна. Америка. Глыба. Дива. Икры. Фураж. Работа. Картина. Ара. Риск. Кутузка. Саке. Баран. Упаковка. Оптика. Ракета. Колли. Урок. Ломака.

По вертикали: Кикбоксинг. Маскарад. Курс. Плуг. Остров. Олеся. Озимь. Оригами. Сутки. Ягода. Джакарта. Кадык. Алебастр. Евфрат. Раут. Клан. Бита. Прораб. Ривз. Жара. Кепи. Ухо. Кок. Сноска. Кутила. Акрил. Каа. Вчера. Атака. Кум. Ток.

ИСТОРИЯ

Африканские страсти

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Изображения железнодорожной техники на банкнотах встречаются редко — в разы реже, чем на монетах. Тем более интересны изображения «нетрадиционных» машин — как, например, советского грузовика «Урал-375Д» на железнодорожном ходу на банкноте Эритреи достоинством в 10 накф.

«Урал», изображенный на 14-арочном мосту через пограничную с Эфиопией реку Обел, — скорее всего, трофейный, захваченный эритрейцами во время войны за независимость и переделанный местными умельцами. Однако в реальности железнодорожное сообщение Эритреи с соседними Эфиопией, Суданом и Джибути отсутствует — все 306 км ее стальной магистрали, построенные еще итальянцами, за пределы страны не выходят.

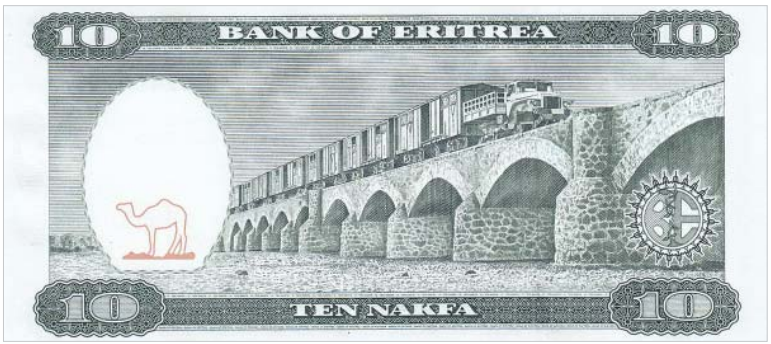
Эритрея — когда-то северная провинция Эфиопии — была исторической колыбелью эфиопского государства. Регион был втройне стратегическим, поскольку выходил к морю. За обладание им Эфиопия боролась с Египтом, Италией, Суданом и Великобританией, под чье управление территория попала в 1940-х годах, после освобождения от итальянской оккупации. В 1952 году Эфиопия и Эритрея объединились в федерацию, но к 1960-м годам начали, как грибы после дождя, возникать различные «Фронты освобождения» — национальная интеллигенция считала, что лучше быть «первым парнем на деревне», чем одним среди равных.

Война с переменным успехом длилась в общей сложности 30 лет, с 1961 по 1991 год. К концу 1970-х порядка 90% территории Эритреи находилось под контролем сепаратистов.

После свержения императорской власти в Эфиопии и прихода к власти там «марксиста» Менгисту Хайле Мариама война разгорелась с новой силой — одержав при советской помощи победу в войне с Сомали, он решил надавить на эритрейских партизан, но так и не смог подавить партизанское движение. Бои в Эритрее продолжались вплоть до начала 90-х. При всей поддержке Советского Союза правительственным войскам так и не удалось решить поставленные перед ними задачи. Города переходили из рук в руки, в то время как сельские районы находились под контролем сепаратистов, которых даже «лесными братьями» не назовешь — за отсутствием лесов вокруг.

Самое крупное поражение правительственных войск Эфиопии произошло в марте 1988 года у города Афабет. Тогда их потери убитыми и пленными составили порядка 18 тыс. человек. К тому же в плен к эритрейцам попали трое советских военнослужащих — освободить их удалось лишь в 1991 году.

Летом 1989 года советские военные советники были выведены из состава эфиопских военных частей. Это было началом конца единой Эфиопии: 24 мая 1993 года, после проведения референдума, Эритрея стала независимым государством.



УВЛЕЧЕНИЕ

Добегался до марафона

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Вот так работаешь с человеком бок о бок годами и ничего о нем не знаешь. И вдруг — бац! А он на днях марафонскую дистанцию пробежал, одолел все 42 км. Впервые! И ты уже воспринимаешь его не только как привычного коллегу. Именно так получилось с заместителем заведующего административно-хозяйственного отдела ЦК РОСПРОФЖЕЛ Алексеем Беленковым.

Что? 42 километра? Бегом? Для нас, беспрерывно сидящих у компьютера и ведущих вяло-активный образ жизни, это действительно бомбический факт. Да еще выяснилось, что бегать марафоны Алексей начал всего год назад.

Впрочем, спортом Беленков занимался всегда. «А вот бегать не любил, — смеется он. — Но отец заставлял. Перед школой будил рано утром на пробежку, затем — отжимания, подтягивания».

В начальных классах папа Леши приучил его к лыжам, позже Беленков уже многоборье ГТО сдавал. На соревнованиях, конечно, без бега никуда, и ему приходилось прилагать усилия.

В автодорожном техникуме, который Алексей закончил по специальности «строительство, эксплуатация и ремонт автомобильных дорог и аэродромов», физкультурой почти не занимался.

Женился, и супруге-железнодорожнице Татьяне дали направление на работу в Муром. Так и Алексей оказался на железной дороге. «Я тоже устроился в депо слесарем по ремонту подвижного состава (затем стал мастером, старшим мастером) в локомотивное депо», — рассказывает Беленков.

На предприятии проводились соревнования по футболу и баскетболу, в которых он неоднократно участвовал. Постоянно ходил в деповской спортзал, тягал железо.

В 2009 году РОСПРОФЖЕЛ стал проводить «Молодежные игры», выросшие в проект «Спорт поколений». «Я ежегодно выезжал на игры с командой Муромского региона. На отборочных хорошо себя показывал в гиревом спорте и в других дисциплинах, которые давались довольно легко, поскольку проходили в игровой форме», — вспоминает Алексей.

Как человек активный, Беленков возглавил Молодежный совет ГЖД, три года участвовал в ШМПЛ. В 2012 году перешел на профсоюзную работу, став техническим инспектором Дорпрофжел на Горьковской дороге по Муромскому региону. Еще через три года семья перебралась в Москву, где Алексей Беленков стал работать техническим инспектором профсоюза.

Спортом не занимался, но в 2016 году поучаствовал в благотворительном забеге ОАО «РЖД» «Достигая цели». Пробежал легко и стал постоянным участником. В 2019 году дочь Алексея Яна, бегающая «для себя» каждое утро, позвала отца на 15-километровый забег, который устраивал беговой клуб Adidas Runners.

И затем Алексей стал каждое воскресенье с дочерью посещать беговой клуб. Километраж начал расти, вскоре Беленков бегал уже в самой сильной группе, а новогодний забег (декабрь 2019 года) — уже в «Лиге героев». «Думал, что 10 км пробегу легко, а было очень тяжело. Проходили соревнования с препятствиями в Нескучном саду — много оврагов, подъемов.

Пока бежишь — отдыхаешь, а самое страшное — это препятствия. На дистанции много всяких «рукоходов» — перебираться по висящим палкам на руках, по канатам, или перепрыгнуть с одной на другую, или подлезать под препятствие», — делится Алексей.

Потом — «Гонка Героев-Зима», Moscow Race, «100ПУДовый забег». Затем пошли один за другим марафоны с немарафонскими дистанциями — по 10 км: первомайский, посвященный 75-летию Победы; Святого Александра Невского.

И добегался-таки до настоящей марафонской дистанции в 42 км. «Прочитал в «Сигнале» про председателя Дорпрофжел на Октябрьской дороге Александра Голубева, которому после операции на ахилловом сухожилии врач в шутку сказал: «Ходить сможешь, но марафоны бегать – нет». И это его подхлестнуло, именно этим он и занялся. И я тогда подумал: «Неужели я не смогу? И решил попробовать, хотя бы себе доказать, что могу», — говорит Алексей.

И 20 сентября вышел на старт Московского марафона мира «Абсолют».

«Когда стартовали, на улице было всего 7 градусов. Сначала холодно, но после трех километров становится жарко. Для меня марафон начался с 35 км, их-то я пробежал легко, а потом уже почувствовал. Стали забиваться мышцы ног — тяжело бежать, дальше уже и руки в локтях даже стало немного сводить. Думал, что когда останется немножко, рвану. Но сил не хватило, добежал в том же темпе. Пробежал за 3 часа 45 минут 39 секунд, темп 5,21 с километра. Для первого раза, считаю, неплохо. Буду продолжать, затянуло, — думаю теперь, что надо время улучшать. Хочется бегать именно марафон», — говорит Алексей Беленков.

К спорту Алексей приобщил и сына, 11-летнего Богдана, в этом году он дважды участвовал в гонке с препятствиями. А Яна в сентябре заняла 1-е место в гонке с препятствиями среди юниоров.

ПОДДЕРЖКА

Метрополитен играет в хоккей

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Профсоюзная организация Санкт-Петербургского метрополитена помогла хоккейному клубу метро приобрести игровую экипировку. Теперь вратари команды надежно защищены от случайных ударов и травм.

ХК «Метро» — команда молодая, создана около двух лет назад. Несмотря на это, в ее копилке уже есть призовые медали.

«Начали мы наш дебют с третьего места предсезонного турнира Hockey Club Cup в дивизионе «Старт». Затем выиграли первые золотые медали на рождественском турнире Warrior Cup 2020, — рассказывает ассистент капитана команды, начальник сектора программ развития Службы технического развития управления метрополитена Евгений Деордиев. — И, наконец, стали победителями в дивизионе «Старт» в сезоне регулярного первенства Санкт-Петербургской хоккейной лиги (это одна из крупнейших хоккейных лиг России, например, в сезоне 2019–2020 принимало участие 269 команд, около 6 тыс. игроков)».

Результаты, пожалуй, закономерные, потому что, хотя в команде играют любители — а это машинисты, их помощники и представители других профессий метрополитена — к своему хобби они относятся очень серьезно.

Тренирует хоккеистов приглашенный профессиональный тренер Эдуард Карон, перед которым с самого начала стояла нетривиальная задача: из имеющих смутное представление о хоккее игроков создать сыгранную команду.

«Надо было понять, кто из желающих играть на что способен, сформировать тройки нападающих, двойки защитников, чтобы команда как единый организм могла проводить какие-то комбинации на льду», — продолжает Евгений Деордиев.

Так что перед тем как идти на лед, пришлось учить теорию, рисовать схемы игры, разбирать функции каждого игрока.

Желающих отстаивать честь питерского метрополитена на льду, кстати, оказалось неожиданно много. Сейчас в клубе состоит 35 человек, что позволило создать вторую команду.

Огромную помощь и поддержку команде оказывает как руководство метро, так и профсоюзная организация во главе с председателем Вячеславом Кабаргиным. Так, профсоюз оплачивает аренду ледовой площадки, приобрел шлемы, коньки, ловушки, блины, щитки для вратарей, а для всех игроков — клюшки.

ФОТО ИЗ АРХИВА ХК «МЕТРО»

В октябре команду ждет еще один турнир, на этот раз уже проводимый региональной хоккейной лигой на призы компании Mad Gay. А с ноября начинается регулярное первенство СПБХЛ, в котором уже будут принимать участие две хоккейные команды от метрополитена. Первая поднимется на один уровень выше, в дивизион «Дебютант-5», вторая начнет свой сезон в дивизионе «Старт».

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: 108 550 экз.
Номер подписан: 13.10.2020 г. №