



РЕШЕНИЕ

Доплата за учеников



ФОТО ОКСАНЫ ГУТОВОЙ

Обкатка молодого машиниста занимает не менее трех месяцев, а в большинстве случаев — четыре-пять месяцев

ОЛЬГА ПРЯМИЦИНА,
корр. «Сигнала»

Машинисты Восточно-Сибирской дирекции тяги, занимающиеся наставничеством молодых коллег, к концу года получат единовременную выплату. Такое решение принято региональной дирекцией с подачи профсоюза.

Право наставников на поощрение за обучение новичков прописано в Положении

о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» и положении об адаптации работников компании.

Тем не менее, с 2015 года после вступления в силу положения об адаптации машинистам-наставникам Восточно-Сибирской дирекции тяги перестали платить за работу со стажерами.

«Обычно при вступлении обученного и сдавшего экзамены помощника на долж-

ность машиниста мы все хвалим его, радуемся его успеху, — говорит председатель первичной профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо Вихоревка Оксана Гутова. — Однако забываем про наставника, который его подготовил».

Чтобы стать машинистом, кандидат проходит курсы в учебном заведении, а затем, уже получив право на управление локомотивом, закрепляет знания в поездках. В них его обязательно сопровождает наставник — машинист, обладающий деловыми качествами для подготовки кандидатов, назначенный приказом начальника депо.

Обкатка длится не менее трех месяцев. «Обкатывая молодых, я устаю намного больше, чем если еду сам, — делится машинист Виктор Комаров. — Всю дорогу — из пункта А в пункт Б — я

объясняю, подсказываю, где придержать поезд, где ускориться, рассказываю профиль пути. Потом приезжаю в дом отдыха или домой, и говорить уже не хочется ни о чем и ни с кем».

В будущем году, по плану Восточно-Сибирской дирекции тяги, надо обкатать 306 новичков. Один машинист-наставник в год подготавливает одного или двух будущих коллег. Это заслуживает дополнительного поощрения.

Однако, как уже говорилось, уже несколько лет машинисты его не получали. Причина в условии, обозначенном в той же корпоративной системе оплаты труда, а также соответствующем приказе Дирекции тяги: «Выплата производится по результатам утверждения отчетов наставника и стажера о выполнении плана стажировки».

Окончание на 2 стр.

РОСПРОФЖЕЛ
В СОЦСЕТЯХ



Цифра

67 ОБРАЩЕНИЙ С НАЧАЛА ГОДА РАССМОТРЕЛА КОМИССИЯ ПО ТРУДОВЫМ СПОРАМ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО РУЗАЕВКА. В ИТОГЕ **49** РАБОТНИКАМ ВОЗВРАЩЕНА ПРЕМИЯ НА ОБЩУЮ СУММУ **308,9** ТЫС. РУБ., ОТМЕНЕНО СЕМЬ ДИСЦИПЛИНАРНЫХ ВЗЫСКАНИЙ, ВОЗВРАЩЕНО ЧЕТЫРЕ ТАЛОНА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ И ОХРАНЕ ТРУДА. В СЕМИ СЛУЧАЯХ КОМИССИЯ ПОДТВЕРДИЛА ПРАВОМЕРНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ АДМИНИСТРАЦИИ ДЕПО.

ДОКУМЕНТ

Пункт 7.7 Положения о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» гласит: «Наставникам производится выплата единовременного денежного вознаграждения в размере от 0,5 должностного оклада (месячной тарифной ставки) при осуществлении наставничества в отношении 1–2 стажеров общей продолжительностью до 6 месяцев и до одного должностного оклада при наставничестве в отношении 1–2 стажеров общей продолжительностью более 6 месяцев».

МОТИВАЦИЯ

Плюс пять процентов



С этого года материальная помощь к отпуску выплачивается всем работникам ОАО «РЖД», в следующем году ее минимальный размер составит 15% должностного оклада

СВЕТЛАНА ИВАНОВА,
внеш. корр. «Сигнала»

С 1 января 2022 года минимальный размер материальной помощи к отпуску в ОАО «РЖД» будет повышен до 15% месячной тарифной ставки.

Напомним, до начала этого года матпомощь к ежегодному оплачиваемому отпуску выплачивалась не во всех структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД», доходило до того, что, например, на железнодорожном узле работники одного предприятия такую помощь получали, а другого — нет. Это вызывало законное недовольство.

Профсоюз неоднократно поднимал вопрос о том, чтобы материальная помощь к отпуску оказывалась всем работникам компании в соответствии с пунктом 7.14 колдоговора.

И с 1 января этого года матпомощь при уходе в ежегодный оплачиваемый отпуск стали выплачивать всем работникам. Было установлено, что ее минимальный размер не может быть ниже 10% месячной тарифной ставки (должностного оклада). На эти цели компания дополнительно выделила средства, и в этом году матпомощь получают более 130 тыс. работников, ранее ее не получавших.

Как рассказала эксперт департамента социального пар-

терства, труда и заработной платы аппарата ЦК профсоюза Ирина Пуд, при принятии решения об установлении минимального размера матпомощи также было определено, что компания ежегодно с учетом своего финансово-экономического положения будет рассматривать вопрос о ее повышении на 5% с постепенным доведением выплаты до 50% месячной тарифной ставки.

Увеличенную на 5% материальную помощь в 2022 году получат десятки тысяч работников ОАО «РЖД», у которых в этом году ее размер был равен 10%.

По аналогии с материнской компанией к подобному решению пришли ряд дочерних и зависимых обществ холдинга. Так, например, АО «Центр корпоративного учета и отчетности «Желдоручет» также установил, что со следующего года минимальный размер матпомощи к отпуску будет не менее 15%.

А в ОАО «ЭЛТЕЗА» размер матпомощи в этом году вырос на 6 тыс. руб. и составил 18 тыс. руб. Профсоюзная организация предлагала работодателю пересмотреть сумму в течение трех лет. И, наконец, минувшим летом вопрос был решен положительно.

Растет размер матпомощи к отпуску и в других компаниях, работники которых являются членами РОСПРОФЖЕЛ. Например, на Крымской железной дороге. Если до этого года размер матпомощи к отпуску составлял 1,5 тыс. руб., то теперь он рассчитывается в зависимости от стажа. Как рассказали в Дорпрофжел на Крымской железной дороге, минимальная сумма при стаже работы до одного года составляет 1,5 тыс. руб., максимальная от шести лет и выше — 9 тыс. руб.

ИТОГИ

Отдельный план для профсоюза

Этой осенью во время комиссионного осмотра Сахалинского региона Дальневосточной магистрали представители Дорпрофжел на ДВЖД изменили формат работы. К чему это привело, рассказала руководитель Сахалинского филиала Дорпрофжел Марина Девцова.



— **Марина Ивановна, насколько эффективным оказался осенний комиссионный осмотр?**

— Мы отработали в новом и, на мой взгляд, очень удачном формате. Обычно представители профсоюза сопровождают дорожную комиссию. На этот раз мы работали по отдельному плану. Мобильность и возможность располагать временем позволила посетить все предприятия, спокойно и без спешки поговорить с людьми. Надо отметить, что они с готовностью шли на контакт с представителями профсоюза, делились наболевшим.

В первую очередь мы уделили внимание вопросам подготовки хозяйств и кадров к зиме: состоянию санитарно-бытовых условий, обеспечению работников спецодеждой и другими СИЗ, средствами малой механизации и инструментом, готовности зданий, табельных, пунктов обогрева, а также комнат отдыха локомотивных бригад.

Но главное — это результат осмотра. Главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Дальневосточной дороге Владимир Кульков оформил выявленные нарушения, и их устранение включили в общий перечень поручений начальника дороги. Сформированы 48 поручений, поставлены сроки исполнения. Надеюсь, такой подход окажется максимально эффективным.

— **Насколько серьезные проблемы были выявлены?**

— В основном проблемы связаны с неудовлетворительными условиями труда.

Например, в цехе № 2 Сахалинского участка Амурской механизированной дистанции инфраструктуры требуется ремонт кровли, которая течет не первый год. Отсюда сырость, гниль, плесень. Бытовые комнаты, санитарные, душевые, умывальники внутри цеха тоже приходят в негодность. Напольное покрытие практически отсутствует. Из-за износа отопительного оборудования могут возникнуть проблемы с отоплением. Сформировано поручение, согласно которому ремонт

кровли цеха запланирован на октябрь 2022 года.

Или, например, в комнатах проживания работников-вахтовиков карьера Тихая Сахалинской дистанции инфраструктуры не хватает шнафов, столов, стульев. В общей комнате отдыха надо заменить диван. Не организовано горячее питание, нет питьевой воды. До конца года все эти вопросы должны решиться.

В комнатах отдыха бригад эксплуатационного локомотивного депо Южно-Сахалинск требуется замена матрасов и постельных принадлежностей, не производится уборка, необходимы кондиционеры.

В Сахалинском центре организации работы железнодорожных станций отсутствует системная доставка питьевой воды на станции. На отдельных станциях требуется ремонт душевых и санитарно-бытовых помещений, оборудование комнат приема пищи, туалетной

Порядок на предприятии начинается с рабочего места.

комнаты и системы водоснабжения.

— **А есть предприятия, которые приятно удивили в плане условий труда?**

— Да. Позитивной оценки заслуживают Сахалинский центр организации работы железнодорожных станций и Сахалинская дистанция гражданских сооружений. Это качественная подготовка и содержание рабочих мест, производственных помещений.

Мы были в хорошем смысле слова поражены царящими в АО «Пассажирская компания Сахалин» чистотой и порядком. Там внедрены инструменты бережливого производства по системе 5S. Инструменты аккуратно лежат на местах, есть технологические карты, работники опрятно одеты, в комнатах приема пищи приятно находиться.

Попадались нам и просто замечательные табельные. Открывая дверь, понимали, что здесь в уличной обуви не ходят. И самим хотелось переобуться, настолько опрятно и уютно. В такие моменты понимаешь, что условия труда во многом зависят от самих работников, руководителей, их отношения к помещениям, в которых они отдыхают. Порядок на предприятии начинается с рабочего места. Если бы все этим постулатом руководствовались, то и замечаний по охране труда было бы гораздо меньше.

Беседовала Наталья СОЛОВЬЕВА

РЕШЕНИЕ

Доплата за учеников

Окончание.
Начало на 1 стр.

«У нас в дирекции действует «Положение о наставничестве в Восточно-Сибирской дирекции тяги», утвержденное 9 февраля 2017 года, — объясняет Оксана Гутова. — Но оно определяет порядок оформления и формы приказа о назначении наставника, план осуществления наставничества, индивидуальный план стажировки, выводы по выполнению индивидуального плана стажировки, примерный план наставника и так далее, касательно молодых специалистов, но не локомотивных бригад.

Подобного документа для локомотивщиков до недавнего

времени не существовало. То есть намерение поощрить было, а вот механизм его реализации не был продуман.

Летом, после заседания двухсторонней комиссии руководства Восточно-Сибирской дирекции тяги и председателей первичек эксплуатационных локомотивных депо, где подвели итоги выполнения колдоговора за первое полугодие, было решено утвердить локальное распоряжение.

В нем прописан порядок оформления и предоставления пакета документов для получения выплаты за наставничество. В соответствии с ним, если машинист обкатал одного или двух стажеров от трех

до шести месяцев, то получит 50% оклада. Если более шести — оклад.

«Это минимум 15 тыс. руб., — комментирует Оксана Гутова. — А поскольку многие обкатывают не одного машиниста, то сумма будет еще больше. Я и другие председатели ППО очень рады, что вопрос, наконец, решен положительно».

Сегодня наставники и стажеры собирают необходимые документы — приказ о назначении наставника, отчет наставника и стажера о выполнении плана стажировки. К концу года все локомотивщики, которые занимаются подготовкой новых кадров, получают вознаграждение.

ЛИДЕР РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев предложил компании «РЖД» внести в коллективный договор норму о предоставлении двух оплачиваемых дней работникам после их вакцинации (ревакцинации) от коронавирусной инфекции, а также возможности дополнительного поощрения вакцинированных (ревакцинированных) работников.

Кроме того, председатель направил в профсоюзные организации РОСПРОФЖЕЛ факсограмму с предложением инициировать внесение в коллективные договоры нормы о предоставлении двух дней отдыха работникам, сделавшим прививки от COVID-19.



Локомотивам определили год

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Дорпрофжел на Свердловской дороге объявил 2022 год Годом культурно-эстетического состояния локомотивов.

По информации технической инспекции Дорпрофжел на СвЖД, наиболее проблемными вопросами в содержании локомотивного парка являются обслуживание биотуалетов и экипировка водой, наличие и состояние инструмента, микроволновок, холодильников, диэлектрических перчаток, температурный режим как летом, так и зимой. Как отмечает главный технический инспектор труда Дорпрофжел на СвЖД Дмитрий Москалюк, значительное число нарушений фиксируется при проверках локомотивов старых серий с предельным нормативным сроком эксплуатации.

«Вопрос содержания парка и взаимодействия с локомотивными депо поднимался и на подведении итогов колдоговора за полугодие в Свердловской дирекции тяги, — констатирует первый заместитель председателя Дорпрофжел на СвЖД Игорь Южаков. — Но мероприятия реализуются слабо в части наличия и контроля сохранности инструментальных готовлен и инвентаризации систем жизнеобеспечения в период сезонных осмотров. Не соблюдаются сроки предоставления ответов руководством депо по материалам проверок, со стороны сервисных локомотивных депо — формализм, ссылки на недостатки организации ремонта и обслуживания».

В качестве примера низкой готовности локомотивов к работе в зимних условиях он приводит парк эксплуатационного локомотивного депо Егоршино. «На трех локомотивах ТЭП70, переданных с другого полигона, выявлены недостатки — щели между кабиной и полом в ногах машиниста, потолочные воздуховоды заклеены скотчем, для уменьшения продувания кабины рама лобового стекла по периметру

запена монтажной пеной. Предпринимаемые сервисными локомотивными депо меры утепления носят кустарный характер, сводятся к заполнению пеной неуплотненных проемов и технологических пропусков коммуникаций. Эффективность таких мероприятий сомнительна», — говорит Игорь Южаков.

По мнению профактивистов, для решения системных вопросов усилий Свердловской дирекции тяги, в том числе во время осеннего комиссионного осмотра, недостаточно.

Председатель совета председателей локомотивных депо Павлин Братцев сообщил, что регулярно получает от локомотивных бригад информацию о переполненных биотуалетах и предлагает рассмотреть возможность промывать их во время ТО и ремонта локомотивов, то есть при каждом заходе машины в депо.

«И обязательно, чтобы у организации, которая обслуживает биотуалеты, был обменный фонд: в зимнее время успеть за время ТО туалет снять, почистить и обратно установить сложно», — продолжает он.

Руководитель Екатеринбургского филиала Дорпрофжел на СвЖД Владимир Разумовский, в прошлом локомотивщик, уверен, что наладить сохранность инструмента легко — достаточно усилить контроль.

«Профсоюз продолжит проверки соблюдения требований охраны труда, безопасности движения при эксплуатации локомотивов, с учетом имеющихся проблемных вопросов, — говорит Игорь Южаков. — А в случае выявления недостатков содержания, влияющих на безопасность движения и требующих остановки эксплуатации локомотива, будем информировать о нарушениях ревизорский аппарат. С целью наведения порядка в содержании локомотивного парка президиум принял решение объявить 2022 год Годом культурно-эстетического состояния локомотивов и направить все усилия на наведение порядка по техническому, санитарному и культурному состоянию тяги».



Все приборы в кабине локомотива должны работать без сбоев

Дополнительная защита

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В программу страхования от профнепригодности «Профессиональная защита» внесли изменения. Теперь застраховаться можно на сумму до 750 тыс. руб. Есть и другие новшества.

«Программа развивается, и увеличение порога страховой суммы до 750 тыс. руб. многим придется по душе, так как в случае списания личная подушка безопасности увеличится на четверть миллиона рублей по сравнению с предыдущей пороговой суммой, которая была ограничена 500 тыс. руб.», — рассказывает партнер РОСПРОФЖЕЛ по организации страхования членов профсоюза — генеральный директор ООО «Дорпрофзащита» Татьяна Какурина.

Есть и другие изменения, внесенные в программу страхования от потери профессиональной трудоспособности компании «СК СОГАЗ ЖИЗНЬ». Так, добавлена выплата родственникам полной страховой суммы по риску «профессиональная непригодность» в случае гибели застрахованного во время катастрофы на железно-

дорожном, авиационном, или морском транспорте.

«Включение дополнительного риска — большой плюс, который добавили по нашей просьбе. Это станет для работника дополнительной мотивацией к страхованию. Ведь в жизни может произойти что угодно, и в случае трагедии семья получит дополнительные выплаты. А ведь ранее получали только уплаченные взносы», — говорит Татьяна Какурина.

Правда, без ложки дегтя не обошлось — одним из изменений стало снижение размера выплат по окончании действия договора, так называемой премии за здоровый образ жизни. Оно коснется договоров, заключаемых с сентября 2021 года. Так, по новым правилам, если человек состоял в программе страхования от 25 до 42 лет, его премия за здоровый образ жизни составит 40%; 20–24 года — 35%; 15–19 лет — 30%; 10–14 лет — 25%; 5–8 — 20%. Если срок меньше пяти лет, выплаты не предусмотрены.

«В последние полтора года четко прослеживается тенденция, что под списание по медицинским показаниям попадают в основном работники в возрасте от 30 до 40

лет», — уточняет Татьяна Какурина.

Каждый год на сети железных дорог сотни квалифицированных работников локомотивных бригад получают запись «не годен». Большинство из них не предполагают, что могут оказаться в такой непростой жизненной ситуации.

«Вроде бы все хорошо, здоровье было в порядке, очередную медицинскую комиссию прошел без проблем, а сегодня попал под списание», — это живая цитата машиниста, который обратился за помощью в профсоюз. И часто после этого семьи работников оказываются в непростых финансовых условиях. А страховка поможет прожить первые, самые сложные месяцы, пока человек занят поисками новой работы.

За девять месяцев этого года выплаты по страховому риску получили 117 человек на общую сумму более 19,7 млн руб. Например, в эксплуатационном локомотивном депо Лихоборы Московской дирекции тяги последний страховой случай произошел в марте. По причине избыточного веса ВЭК «списала» машиниста Алексея Богдановича. В страховую программу он вступил в 2015 году, ежемесячный платеж составлял 1524 руб. После списания машинист получил единовременную выплату — 500 тыс. руб.

Аналогичную сумму страховщик выплатил и помощнику машиниста моторвагонного депо Смоленск-1 Сергею Левкину после того, как у него было диагностировано сердечно-сосудистое заболевание. Сегодня экс-помощник трудится слесарем по ремонту подвижного состава в этом же депо.

Всего же с момента запуска программы (с 2012 года) выплаты по страховым рискам получили 1030 человек в сумме более 183,2 млн руб.

Олег ПЕТРУНИН,
экс-машинист эксплуатационного локомотивного депо Бекасово-Сортировочное:

— В возрасте 45 лет застраховался на 500 тыс. руб. с повышающим коэффициентом 1,2 по ожирению. Ежемесячный платеж составил 2694 руб. — это нормальный взнос для нашей зарплаты. Весной этого года в возрасте 51 года перенес операцию на сердце (заболевание — фибрилляция предсердий), после которой на внеочередной ВЭК мне поставили штамп «не годен». И с работой в депо пришлось расстаться.

В течение двух недель после подачи документов в «Дорпрофзащиту» получил всю страховку — 500 тыс. За период страхования я внес страховщикам 185 тыс. руб.

Со страховой выплаты закрыл ипотеку, а остаток положил в банк. Очень доволен, что профсоюз разработал такую программу. Сейчас работаю машинистом тепловоза в «однолицо» на предприятии промышленного железнодорожного транспорта в городе Киржаче. Хотя очень хотел бы снова работать в компании «РЖД».

СОВЕТ

Разбираться придется вместе

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Специалисты по нормированию труда и представители профсоюза проведут фотографию рабочего времени сотрудников железнодорожных станций. Это должно помочь Центральной дирекции управления движением вернуть коллективам предприятий здоровый морально-психологический климат, остановить текучесть кадров, замедлить повышение интенсивности труда, снизить переработки и срывы выходных.

К такому решению пришли члены Совета председателей первичных организаций РОСПРОФЖЕЛ, действующих в Центральной дирекции управления движением (ЦД).

СОКРАТИЛИ — ПОЛУЧИЛИ

Отмечая, что всеми структурными подразделениями ЦД надежно и в полном объеме обеспечивается перевозочный процесс, собравшиеся 10 ноября на заседании Совета подчеркнули, что морально-психологический климат в коллективах нельзя назвать здоровым. По итогам проводимого профсоюзом мониторинга наметилась тенденция к росту его напряженности, что связано в том числе с оптимизацией штатов. Только с января по июнь этого года сократили без трудоустройства 623 работника. Отсутствие многих из них особенно чувствуется сейчас, во время очередной волны пандемии, когда люди чаще, чем обычно, уходят на больничный, а их работа перекладывается на других, поскольку из-за проведенной оптимизации нет кадрового резерва.

«При введении новых технологий, — говорит председатель ППО Санкт-Петербургского центра организации работы железнодорожных станций Октябрьской ДУД Стелла Рытова, — не предусматривается введение нового штата. Например, сегодня введен электронный журнал закрепления тормозными башмаками, ответственность за который возложена на дежурного по станции. Времени на его ведение не предусмотрено. А поскольку практически везде сокращены операторы при дежурном по станции, передать эту операцию некому. Приходится дежурному отвлекаться от пульта, что создает угрозу безопасности движения».

ПРИ УВЕЛИЧЕНИИ ОБЪЕМОВ

Сейчас повсеместно внедряются новые технологии и автоматизируются процессы производства, вследствие чего сокращаются и рабочие места.



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Но увеличиваются и объемы работ.

«По дирекции у нас оптимизация была на 141 человека, хотя объемы увеличились, — говорит председатель ППО Новосибирского центра организации работы железнодорожных станций Западно-Сибирской дирекции управления движением, диспетчер Ольга Митрашина. — Только за девять месяцев этого года погрузка возросла на 8 млн тонн. Примерно на столько же увеличилась и выгрузка. При этом оптимизацию не отменили. Напротив, ее увеличили дополнительно на 28 штатных единиц. В список на сокращение включили начальника грузового района (НГР) на станции Новосибирск-Южный. Хотели эту единицу перераспределить на станцию Новосибирск-Главный, где объем грузовой работы существенно увеличился. Начальник станции обращался к руководству дороги, но к нам не прислушались. Думаю, что надо перечни на оптимизацию передавать на расчеты численности, чтобы учитывать увеличение объемов погрузки-выгрузки».

Та же история и в Южно-Уральской дирекции, где введено много новшеств и изменены технологии на решающих станциях. Но масштабы сокращения штатов несоизмеримы с возрастанием объема работ. Например, численность работников станции Челябинск-Главный с 2016 года сократилась на 28%, с 607 до 457 штатных единиц (данные на август 2021-го).

«По рабочим специальностям — на 150 человек стало меньше, — рассуждает председатель ППО аппарата Южно-Уральской дирекции управления движением и линейных станций Челябинского региона Евгения Молчанова. — На данный момент остается 21 вакансия. Составители поездов идут в помощники машинистов, у которых зарплата больше. На

следующий год запланировано сокращение и операторов СТС (станционный технологический центр), увеличится рост объемов обработки документации на тех, кто останется, люди начнут уходить».

По итогам 10 месяцев этого года объем работы по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличен на Северо-Кавказской на 18%, Куйбышевской — на 13,3%, Горьковской и Московской железных дорогах — на 12,5%. Оптимизация не прекращается, норматив «коэффициент замещения» не выполняется, нет резерва на случай замещения отпусков и заболевших работников. Растут сверхурочные, срываются выходные, массово применяется трехсменный режим работы.

ТЕКУЧЕСТЬ РАСТЕТ

Нехватка рабочих рук возникает не только из-за оптимизации, но и из-за текучести кадров, которая в целом по Центральной дирекции управления движением в этом году достигла 6,7%. Людей не устраивает не только зарплата, но и условия труда, его напряженность.

«У нас, — говорит председатель ППО Калининградской дирекции управления движением Марина Милорадова, — за 10 месяцев текучесть кадров составила 14,63%. Увольняются квалифицированные кадры — диспетчеры, дежурные по станции, составители поездов. Идут работать в сетевые магазины, где зарплата выше, чем на дороге, и работа спокойнее. У нас инфляция 8,4%, что выше, чем в среднем по России. Зональные надбавки за счет дирекции не спасают положение».

К этим словам присоединяется и председатель ППО Юго-Восточной дирекции управления движением Ольга Чайникова: «У нас та же причина увольнения — неудовлетворенность уровнем зарплаты и по-

вышение нагрузки. Люди стали агрессивными, озлобленными».

Как рассказал председатель ППО Северо-Кавказской дирекции управления движением Иван Пилипенко, на Краснодарском ДЦ за 20 дней октября принято в штат 10 человек, а уволилось — 33. Люди отказываются работать в три смены даже при условии, что оплачиваются сверхурочные, поскольку они не видят семью, из-за постоянных командировок нет личной жизни.

Не заполняются вакансии и в Забайкальской дирекции. «Раньше в нашу дирекцию было трудно устроиться, — говорит председатель ППО Читинского центра организации работы железнодорожных станций Севиль Кузьмина, — сейчас вакансии есть. Не хватает составителей поездов и дежурных по станции. Приходится командировать сотрудников на станцию, которая должна была бы уже работать на телеуправлении, но проект пока не внедрен, и она работает по-старому. Там нужен дежурный, которого нет, поскольку штат уже оптимизировали под новый проект».

ОПЕРЕЖАЯ ВРЕМЯ

Участники совещания отмечали, что оптимизация численности зачастую необоснованно опережает изменение технологии и внедрение новых автоматизированных систем или оборудования. Председатель ППО аппарата Восточно-Сибирской дирекции управления движением Наталия Петрова рассказала, что несколько станций на бумаге уже переведены на дистанционное управление, но технология пока не заработала. Станции Видим, Замзор и Курят с 2020 года оформлены как переведенные на дистанционное управление, штат сокращен, но по новой технологии они не работают. Туда командировывают дежурных с других станций, что нарушает

режим работы.

«У нас тоже определены станции, на которых будет внедряться проект «Цифровая железнодорожная станция», — вступает в разговор председатель ППО аппарата Дальневосточной дирекции управления движением, начальник отдела Ольга Видяева. — Но мы не сокращаем людей, пока все полностью не будет оборудовано и технология не заработает. Когда фактически изменится там режим работы, начнется оптимизация». К сожалению, такой разумный подход к оптимизации наблюдается далеко не везде.

ФОТОГРАФИЯ НА ПАМЯТЬ

«Прошу проводить разъяснительную работу с теми, кто намерен уйти, — обратился к собравшимся заместитель начальника службы управления персоналом Центральной дирекции управления движением Андрей Хантуров. — Не в каждой компании есть такой социальный пакет и коллективный договор, как у нас. Надо приложить усилия для оздоровления социально-психологического климата в коллективах, поскольку он напрямую связан с безопасностью движения поездов».

Начальник отдела организации и оплаты труда Центральной дирекции управления движением Лариса Тихомирова поддержала высказанное участниками совещания предложение провести фотографию рабочего времени для объективной оценки трудовых затрат, но подчеркнула, что это необходимо сделать вместе со специалистами по нормированию труда.

Подводя итоги заседания, заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Андрей Карabanov отметил необходимость проведения подробной фотографии рабочего времени.

«Довольно часто, — сказал он, — под влиянием разных обстоятельств, в том числе и тех, о которых мы сегодня говорили, человеку приходится выполнять не только свою работу, но трудиться и «за того парня». А программа, которая считает рабочие часы, принимает в расчет только свойственные той или иной должности операции. Вот и получается, что работник перегружен, а по документам — даже норму не вырабатывает. С фантами, которые вы предоставили, а также с результатами фотографии рабочего времени, которую мы совместно с кадровым блоком проведем, профсоюз обратится к главному инженеру дирекции. Ведь из кабинета дирекции видится одно, а с рабочего места на станции — совсем другое. И приблизить одну точку зрения к другой, наверное, и есть задача профсоюза».

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Вереница добрых дел

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Среди работников профсоюза немало людей, чьи заслуги отмечены профессиональными наградами. Но выйти за пределы отрасли удается далеко не каждому. Крановщицу Оренбургского локомотиворемонтного завода Оксану Гупалову, избранную летом председателем ППО, город выбрал «Человеком года». Но не этим званием гордится молодая женщина. Главной наградой своей жизни она считает медаль «Материнство», врученную ей за воспитание троих детей.

Ее портрет украшает Доску почета «Гордость и слава Оренбурга». На вопрос «Как оно, с такой ношей?» Оксана смеется: «Приятно, не буду скрывать. Но нос не задираю и не хожу с выражением лица «вот, мол, иду я, Человек года». Просто приятно, что меня и мою работу заметили».

Честно сказать, было бы странно, если бы не заметили, потому что активностью Оксаны Гупаловой и ее вереницей добрых дел можно только вос-

хищаться. Она ведь из тех, кто берет и делает.

Организованных по ее инициативе благотворительных акций — множество. Например, «Акция добра»: с работниками участка ремонта рам и кузова локомотива Оренбургского ЛРЗ закупили игрушки для дома малютки, а со слесарно-заготовительным участком — медицинское оборудование для детского онкологического диспансера. Традиционно организуется участие в благотворительной акции «Помоги большой семье» для центра социальной защиты населения Северного округа Оренбурга.

Для многодетных семей заводчан провели акцию «Новый год в каждый дом». «На своей машине мы объехали 30 многодетных семей. Не с пустыми руками, а с конфетами и поздравлениями. А костюмы предоставила профсоюзная организация. Получили много хороших откликов, поэтому хотим сделать выезды ежегодными», — говорит Оксана.

Но Дню матери на заводе пройдет конкурс «Тепло маминых рук». «Мамочки завода будут вязать детские вещи — носочки, шарфики, кофточки, платишки, после чего мы

устроим конкурс. Как правило, победителями становятся все участники, ведь нужно людей мотивировать. А потом все эти вещи передадим в оренбургский дом малютки», — рассказывает Оксана.

На Оренбургский локомотиворемонтный завод Оксана устроилась в 2007 году в локомотивосборочный цех мойки подвижного состава.

«Когда я увидела грациозные краны, они меня заворожили. Вскоре, увидев объявление о наборе на обучение машинистов крана, я без раздумий пошла учиться. Девять лет провела «на высоте», и уже почти 15 лет работаю в своем цехе. Когда в первый раз поднялась в кабину крана, у меня дух захватило! Несмотря на то, что я сейчас работаю председателем профсоюзного комитета, свою профессию я очень люблю и считаю ее основной», — рассказывает Оксана.

50-тонный кран девушка освоила довольно быстро. Уже через пару месяцев в паре, двумя кранами, делала перенос кузова локомотива. Самым сложным и ответственным для нее была точность, чтобы при выполнении своей работы, не причинить вред другому человеку.



ФОТО ИЗ АРХИВА ОКСАНЫ ГУПАЛОВОЙ

Оксана состояла в молодежном движении «ЛокоТеха», посещала все молодежные слеты, неоднократно побеждала в конкурсах профмастерства. Весь последний год была заместителем председателя ППО, в которой состоит 95% работников завода, а это 1,2 тыс. человек. А теперь возглавила первичку.

Однако на первом месте для нее всегда стоит семья. Своими детьми Оксана гордится. Старший сын Дмитрий поступил в Рязанское гвардейское высшее воздушно-десантное командное училище. Он победитель областного слета военно-патриотических клубов и объединений 2017 и 2018 го-

дов, имеет спортивный разряд по стрельбе, третий разряд по парашютным прыжкам.

Средний, Андрей, ученик кадетского класса, воспитанник ЦВР «Подросток» ЮВПСШ «Юный парашютист». А дочка, первоклассница Алена, увлекается спортивной акробатикой, посещает студию эстетического развития.

«Быть родителями — это значит не просто любить своих детей, а помочь им найти себя в жизни, добиться успеха. Мы с супругом поддерживаем их увлечения», — говорит Оксана Гупалова. — Видеть, как у них что-то получается, самая большая радость».

ПРОФЕССИОНАЛ

Шаги по «экватору»

ВЕРА ВИКТОРОВА,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Сергею Савинкову осталось менее 1,5 тыс. км до того момента, когда он сможет сказать: «Я обогнул земной шар по экватору». И прозойти это может уже следующим летом.

Кто же этот Сергей Савинков? Спортсмен? Путешественник? Нет, он — электромеханик Рижско-Савеловской дистанции СЦБ Московской дирекции инфраструктуры, общественный инспектор по безопасности движения поездов. Расстояние, почти что равное экватору земли, он преодолел за 13 лет. Именно столько он трудится на железнодорожном транспорте.

Расчеты эти, конечно, приблизительны и основаны на том, что за рабочую смену Савинков проходит примерно 12-13 км. И это не просто прогулки на свежем воздухе, а вдумчивый осмотр инфраструктуры СЦБ и, если требуется, устранение неисправностей.

«После каждой смены теряю вес. Хорошо, что жена вкусно готовит, помогает восполнять потерянные килограммы», — улыбается он.

Сергей Савинков — первый железнодорожник в семье.

«Вместе со школьным другом, отец которого был эсцэбистом, в 2004 году поступил в Узловский техникум железнодорожного транспорта. Три года после его окончания трудился в Узловской дистанции СЦБ на станции Ефремов», — рассказывает он.

С 2011 года Сергей работает в Рижско-Савеловской дистанции, куда до этого он несколько раз приезжал в командировки. Руководству приглянулся молодой специалист, да и ему понравилось здесь. Одним из решающих факторов при переходе стали перспективы развития. В частности, перепрофилирование малого железнодорожного кольца под пассажирское движение.

«Вместе с остальными я участвовал в реконструкции хозяйства автоматики и телемеханики под требования Московского центрального кольца», — вспоминает Сергей. — Мы тогда даже представить себе не могли, каким востребованным оно окажется».

Последние два года в зоне ответственности рижско-савеловских эсцэбистов находится и Московский центральный диаметр-2. И здесь Сергей успел отметить. Плюс полигон от Москвы-Рижской до Нахабино, командировки по всей МЖД. А еще в 2018 году он окончил

Российский открытый университет транспорта.

Сейчас Савинков трудится на станции Подмосковная. «Мне очень нравится. Здесь можно увидеть сразу три поколения железнодорожной техники», — рассказывает электромеханик. — Посмотрите, с одной стороны стоят экспонаты музея — паровозы начала прошлого века. Дедушки, как я говорю. А напротив — новейшее локомотивное депо

дирекции скоростного движения, здесь царство «Ласточек». Это — внуки паровозов. А их «сыновей» можно увидеть на главном ходу. Оборудование, которое мы обслуживаем, — микропроцессорное. А рядом в музее можно увидеть семафоры, ручные стрелки».

Между всем этим — дистанция огромного размера. Но есть и общее. Всегда на транспорте на первом месте стоя-

ла безопасность движения, за обеспечение которой отвечают и общественные инспекторы по безопасности.

«Сергей Савинков — ответственный человек, грамотный, авторитетный. К его замечаниям прислушиваются. В прошлом году на станции Подмосковная выявил восемь серьезных нарушений, в этом — три. Всего же за последний год он провел 11 проверок, сделал 42 замечания», — рассказывает председатель ППО дистанции Анна Загороднева.

Особенно запомнилось Сергею, как около двух лет назад он обнаружил на одном из участков главного хода выкол рельса.

«Увидел его за крестовиной, проходя во время технологического «окна». В первый момент глазам своим не поверил, — вспоминает Сергей. — Но ситуацию исправили оперативно. Главное в нашем деле — внимание и неравнодушие».

В этом году Савинков стал победителем дорожного этапа викторины на знание ПТЭ, участвовал и в сетевом этапе, который проходил в Ярославле.

«Хорошая школа, — считает он. — Познакомился с коллегами с других дорог, кое-что взял на вооружение. Буду продолжать совершенствоваться. Без этого в нашем деле нельзя».



ФОТО ИЗ АРХИВА СЕРГЕЯ САВИНКОВА

АКЦИЯ

День без бумаги

ПАВЕЛ МИРОШНИКОВ,
Директор на МЖД
МОСНВА

Брянский региональный центр связи Московской магистрали присоединился к экологической акции «Неделя отказа от потребления форматной бумаги».

Как рассказала председатель первички центра Светлана Москвина, инициатива исходила от молодежного совета предприятия.

Отказ от дублирования документов из Единой автоматизированной системы документооб-



ФОТО СВЕТАНЫ МОСКВИНОЙ

рота ОАО «РЖД» на бумажных носителях позволил центру связи за день снизить потребление бумаги на 20 кг. Кстати, более 200 кг макулатуры было сдано на переработку.

ИСТОРИЯ

Нет пророков в своем отечестве

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Старейший из ныне существующих видов городского транспорта — городская железная дорога, или трамвай, появился в первой четверти XIX века. Вагончик с пассажирами (tram way — «вагон на тележках») тогда таскала, как правило, пара лошадей, а на затыжных подъемах специально обученные работники подпрягли еще парочку.



ру Аполлоновичу все-таки удалось. В 1880-м он переоборудовал обычный вагон конки, на территории Рождественского вагонного парка построил электростанцию и переделал 85-метровый участок пути на Болотной улице, по которому вскоре прошел электромоторный вагон трамвая. Он мог ускоряться до 12 км/ч, делать остановки и двигаться обратно. Результаты испытаний широко освещались в прессе, в том числе в журнале «Электричество».

Первые в мире городские трамваи-конки появились в США — в 1828 году в Балтиморе, в 1832-м в Нью-Йорке, в 1835-м в Новом Орлеане. Немного позже конка «дошла» до России — в 1860 году товарное движение открылось в Санкт-Петербурге, в 1863-м — пассажирское, в 1872 году — в Москве. Конки получили большое распространение, однако существовали две проблемы, ограничивавшие его. Но если первую — то, что рельсы торчали над мостовой, мешая всем остальным, удалось решить благодаря изобретению француза Альфонса Луба, создавшего рельс с желобом для реборды колеса, утапливаемый в дорожное покрытие, то вторую — низкую скорость конки — не получалось преодолеть долгое время. Ну не могли лошади тянуть достаточно тяжелый вагон (порядка восьми тонн) быстрее! Поэтому опыты велись постоянно — несмотря на сопротивление владельцев конок, видевших в этом угрозу своему бизнесу.

Доходило до анекдотов. Так, в Амстердаме к 1920-м годам лошадей отменили, а в качестве замены цепляли к вагонам конки автобус с двигателем внутреннего сгорания, на который (не верь глазам своим!) вешали табличку «трамвай».

В России передачей электроэнергии от источников производства к потребителям заинтересовался военный инженер подпоручик Федор Пироцкий (на фото). В 1879 году он предложил питерским властям проект трамвая на электрической тяге. И хоть принят он был в штыки, реализовать задуманное Федо-

В 1881 году Федор Пироцкий представил свою работу на Первой международной выставке электроэнергии в Париже. Она получила высокую оценку, к тому же годом ранее Томас Эдисон обнаружил свои нью-йоркские эксперименты по применению электротяги на железной дороге, результаты сравнивали, и все средства массовой информации сошлись на том, что российская разработка им ничуть не уступает.

Однако на родине открытие Пироцкого не оценили. Документы канули в неизвестность в чиновничьих кабинетах, а самого изобретателя отослали служить в Ивангородскую крепость, в 1888 году — за пять лет до окончания военной службы, позволявшей получать максимальную пенсию — отправив в отставку. Интересно, что в том же 1881-м компания братьев Вернера и Карла Сименсов, имевшая тесные связи с российскими властями, приступила к производству трамвайных вагонов, подозрительно идентичных по конструкции изобретению Пироцкого. В результате на окраине Берлина появилась первая регулярная трамвайная линия, а Сименсы надолго стали обеспечены заказами из России.

Полоса на брюках генерала	Роккайль иначе	Игрушечный авиалайнер	Сон «под чужую дудку»					Куда впадает Олёмка?
			Мультисериал «... и Пумба»	«Мёртвый» балласт	Пляшущие язычки	Соискатель джек-пота	«Голосистый» плуг	
Деликатес для носа	Имитация золотых нитей		Коктейль из рома с мятой	Главный город севера Италии			Присущность	
Травма забора	«Шанцевый» старпом			Обуза				
				«Урок» в вузе	Деформация спины лакея	Пёс от студии Уолта Диснея		Папка роденький
		Актриса Купченко	Острия на кухне					
				«Заповедник социализма»				
		«Болотный чернозём»			Третья ярда			
		Элитные места в театре		Долгожданный плод любви				
Атомная ...			Простонародная кавычка	Длинноухий транспорт	Река фараонов			
Кумир общего пользования	Бардак, беспорядок	Обращение к судье в Англии						
		«Амбре Барбоса»	Розовая иголка					
Акулий подарок Ихтиандру	«Вентилятор» раджи							
			«Кляп» патрона	Шашлыки на выпасе	«Чад» изобретателя	Жестякая физиономией		Кузина
Рот, чтобы молвить	Манера, стиль			Облицовочные доски	Полотнице			
	Диетический овощ	Президент Байден	Чрезмерный припёк		Мера для землемера	... Ир Сен		Место неслышных шорохов
				Весёлый друг из экипажа				
	Русский крейсер	Одежда Герасима			Дедалович			
				Огромный предмет				

СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИКОШИН

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 39

По горизонтали: Пикадор. Жабо. Ливанов. Бану. Шарж. Флажок. Латук. Ость. Буян. Овечка. Сокол. Горе. Карл. Рокки. Тётя. Гуру. Пьеро. Ржа. Вьюк. Слово. Луб. Зет. Ауг. Макана. Юнец. Орда. Игла. Звук. Стол. Чили. Бита. Лаос. Леонид. Икра. Нама. Коко.

По вертикали: Карамазов. Полушубок. Ковёр. Дань. Револьвер. Анула. Жонглер. Фтор. Жучок. Краги. Ртуть. Ось. Нир. Турна. Паста. Егоза. Охота. Веко. Лунатик. Бацилла. Толчок. Мазила. Клубок. Раиса. Кино. Чадо. Тик.



ПОМОЩЬ

Окно в мир

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Железнодорожники Архангельского региона Северной магистрали стали участниками акции «Дерево добра». На перечисленные ими средства для ветеранов отрасли оформляется подписка на газеты и журналы.

Акция «Дерево добра» — всероссийская. С 2015 года ее проводит «Почта России». Каждый желающий может подарить подписку на газеты и журналы воспитанникам детских социальных учреждений, ветеранам и престарелым, самостоятельно выбрав любое издание из подписных каталогов.

Увидев на почте баннер, информирующий об акции, председатель Архангельского регионального Совета ветеранов Северной железной дороги Надежда Щеголева решила принять в ней участие.

Рассказала коллегам, и процесс пошел. К этому делу со временем привлекли советы молодежи и женщин, и работников Архангельского региона СЖД. И вот уже шестой год Совет инициирует подписку тем, кто в ней нуждается.

«Что может порадовать пенсионера? — говорит Надежда

Щеголева. — Коробка конфет? Ну съест человек и забудет. А подписку на журнал или газету он полгода получает. Особенно в пандемию, потому что для вынужденных находиться дома пожилых людей это окно в мир. Когда узнали, как люди рады, что им приходит периодическая печать, убедились, что делаем нужное дело. Из Няндомы, например, написали, что люди обмениваются этими журналами».

В Совете ветеранов есть данные на всех подопечных с адресами. Они поделены на категории: одинокие люди, дети войны, ветераны труда, ветераны-активисты. Людей надо хорошо знать, чтобы невзначай не оформить подписку тому, кто не любит читать или слаб зрением. Газеты доходят до всех железнодорожных узлов — от Ноноши до Карпогор и Малолушки.

«Радует, что к акции присоединились железнодорожники, вплоть до руководителя региона Сергея Горюнова. Он сказал, что всегда готов поддержать нас в таком добром деле. И руководители других предприятий тоже. Например, недавно средства на подписку перевел начальник Архангельской дистанции электроснабжения Алексей Алексеев. На эти деньги мы оформили 21



ФОТО ИЗ АРХИВА АРХАНГЕЛЬСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ СЖД

подписку для ветеранов дистанции электроснабжения и для детских домов», — рассказывает Надежда Прохорова.

Активно участвует в акции и заместитель председателя Дорпрофжел по Архангельскому региону Светлана Кирияненко с коллегами. «У нас единая команда. Они тоже перечисляют средства на подписку, а также информируют членов профсоюза о наших акциях», — говорит Надежда Щеголева.

Подпиской стараются охватить и детские дома, и дома престарелых, как их теперь называют — «пансионаты для пожилых», поскольку там тоже проживают ветераны-железнодорожники.

«За пять лет мы выяснили, какая печатная продукция пользуется у пенсионеров

спросом, и выписываем 15 изданий. Такие, как «Здоровье пенсионера», «Пенсионерская зорька», «Давление в норме», «Пенсионерская правда». Материалы там разносторонние: рукоделие, занятия с внуками, здоровье. С недавних пор прибавилась газета «Любимые песни моей жизни», — рассказывает Надежда Щеголева.

Петь любят многие, и на каждом узле есть хоровые коллективы. Для них выписывают журналы «Песни моей жизни» и «С песней по жизни». «На днях позвонила мне Гаюна Дмитриевна Смолина, наш ветеран из Северодвинска, и рассказывает: «Принесли мне журнал. Сижку и пою». Это очень приятно», — говорит Надежда Щеголева.

Акция «Подари подписку» продолжается.

КОРОТКО

ЭКСПЕРИМЕНТЫ С ОПЫТАМИ И ЭКСПЕРИМЕНТАМИ

Тур выходного дня по программе «Осенний марафон» в последних числах октября организовал Нижнетагильский филиал Дорпрофжел на СвЖД для железнодорожников и их детей.

Программа включала обзорную экскурсию по Екатеринбургу, а также посещение Храма на Крови, Свердловской киностудии, парка чудес «Галилео», Музея советского быта, музея В.С. Высоцкого и смотровой площадки небоскреба «Высоцкий».

Интересно было всем: и взрослым, и детям. «В Свердловской киностудии и парке чудес «Галилео» самые маленькие туристы озвучивали мультфильм, участвовали в научных опытах и экспериментах, — рассказал руководитель Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СвЖД Алексей Горохов. — При этом вся программа проходила с соблюдением мер безопасности».

ДЕТИ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ

ППО Тихвинской, Волховстроянской дистанций СЦБ и Тихвинской дистанции пути Октябрьской дороги подвела итоги творческого конкурса поделок «Безопасную железную дорогу — детям!».

«Мы хотели напомнить детям об опасности железнодорожного транспорта. Поделки получились яркие, наглядные и разнообразные, — рассказывает Оксана Крашенинникова. — Перед вручением подарков мы побеседовали с ребятами о вреде беспечного поведения на железной дороге, а потом закрепили новые знания игрой».

ВИТРИНА ПОБЕД

Оригинальная витрина с командными спортивными трофеями установлена в административно-бытовом корпусе Демской дистанции электроснабжения Куйбышевской железной дороги. Она изготовлена по заказу профсоюзной организации предприятия.

«Работники активно участвуют в соревнованиях различного уровня. Копилка побед регулярно пополняется, вот и созрело решение придать завоеванным трофеям большей публичности. Это пойдет на пользу популяризации спортивного движения, здорового образа жизни и станет хорошим мотиватором к действиям на этих направлениях», — отметил председатель первичной профсоюзной организации дистанции Ринат Зиннатуллин.

ХОББИ

Цветы на холсте

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

В частном учреждении здравоохранения «Клиническая больница «РЖД-Медицина» г. Хабаровск» открылась выставка картин авторства заведующей отделом социальной сферы Дорпрофжел на ДВЖД Татьяны Ляпиной.

По инициативе первички больницы, которую возглавляет Валентина Варакина, тематические выставки художников Хабаровского края здесь стали традицией. На этот раз экспозиционную зону украсили пейзажи и натюрморты, написанные Татьяной Ляпиной минувшим летом.

Как рассказала художница, интерес к живописи был всегда, но рисовать она не умела. В школе с натяжкой получала по ИЗО четверки исключительно потому, что по всем остальным предметам были пятерки.



ФОТО АВТОРА

Татьяна Ляпина надеется, что выставка ее картин в стенах дорожной больницы — не последняя

«Но однажды я узнала про интуитивное рисование, — говорит она. — Смысл прост: на-

учить рисовать можно любого, главное — грамотно направить человека в нужное русло. Эта

идея запала мне в душу. Пять лет назад за компанию с подругой пошла на мастер-класс по живописи. И у меня получилось! Пускай небольшая и простая, но картина: зимний пейзаж. С тех пор пишу». Со временем Татьяна поняла, что учиться у профессионала просто необходимо. Сегодня она занимается в онлайн-школе живописи Санкт-Петербурга.

Работа за холстом для заведующей отделом социальной сферы — отдушина и удовольствие. Это прекрасно помогает расслабиться после утомительного дня, отвлечься от мыслей, погрузившись в мир красоты и гармонии. «Преимущественно все написанные мною цветы выращены в собственном саду. Цветы — это еще одна моя страсть и любимое хобби. Надеюсь, что выставка в стенах дорожной больницы не последняя. Хочется, чтобы работы приносили радость не только мне, но и другим людям», — поделилась творческими планами Татьяна Ляпина.



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. ПАШНАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: О. ПРЯМИЦЫНА
Ведущий дизайнер: С. ПРОТАСОВА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦН 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: pashnalovan@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru; pryamitsynaOV@chrpgt.org.rzd

Инtranet: <http://10.248.11.133>
volkovamn@chrpgt.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, Краснодаре, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в электронном каталоге АО «Почта России» — ПП331

Общий тираж: 96 880 экз.
Номер подписан: 16.11.2021 г. №