Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 21 (1093)
23–29 ИЮНЯ
2022 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ИНИЦИАТИВА

Надбавки для молодежи

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

ФНПР предлагает внести в федеральное законодательство норму о выплате процентной надбавки к заработной плате молодежи в полном размере с первого дня работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. С подобным предложением выступает и РОСПРОФЖЕЛ, настаивая на ее закреплении в Отраслевом соглашении по организациям железнодорожного транспорта на 2023–2025 годы.

ФОТО СЕРГЕЯ ГУСЕВА

Сегодня льготный порядок начисления процентных надбавок к зарплате с первого дня работы действует не для всех молодых работников

«РОСПРОФЖЕЛ предлагает установить работникам организаций в возрасте до 35 лет, работающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, процентную надбавку к заработной плате в полном размере с первого дня трудоустройства, — говорит руководитель Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Александр Лощагин. — В случае, если эта норма будет закреплена в отраслевом соглашении, все работодатели железнодорожной отрасли будут обязаны выплачивать молодым работникам «северную» надбавку независимо от того, сколько лет они прожили или не прожили в данном регионе на момент своего трудоустройства».

Сегодня работающие в районах Крайнего Севера люди имеют право на денежную надбавку к зарплате. Но чтобы ее получить, надо проработать в этих регионах определенное время. Надбавки начисляются постепенно, в зависимости от стажа. А для получения 100% нужен «северный» стаж длиной в несколько лет (до пяти лет, в зависимости от категории работника и региона).

Исключение составляют молодые работники, прожившие в районах Крайнего Севера или приравненных к ним местностях не менее пяти лет до своего трудоустройства, — уроженцы этих мест или приехавшие туда с родителями в детстве.

Однако право на получение надбавки в полном объеме с первого дня работы они получают также при соблюдении конкретного условия.

«Если говорить о компании РЖД, то начальник железной дороги имеет право устанавливать «северные» надбавки для молодых работников в полном размере с первого дня работы, — объясняет Александр Лощагин. — Но только если в субъекте РФ действует соответствующий закон или иной нормативный местный документ, устанавливающий льготный порядок исчисления размера процентных надбавок молодым работникам до 30 лет».

Например, на Дальневосточной магистрали такой документ есть в Якутии, Хабаровском крае, Сахалинской и Амурской областях, но нет в Приморском крае и Еврейской автономной области. Такая же ситуация сложилась и на других дорогах — Красноярской, Восточно-Сибирской, Свердловской, часть которых относится к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям.

Вот и получается, что молодые железнодорожники одних регионов (при условии, что прожили там не менее пяти лет) получают надбавку с первого дня работы, а других — нет. Также следует напомнить, что льготный порядок начисления процентных надбавок к зарплате с первого дня работы действует в ОАО «РЖД», но не действует в большинстве других организаций, работники которых также являются членами РОСПРОФЖЕЛ.

Профсоюзы же предлагают вообще не привязывать молодежь к времени проживания и закрепить в отраслевом соглашении и в федеральном законодательстве меру о том, что надбавку будут выплачивать с первого дня работы вне зависимости от стажа проживания. Это поможет обеспечить уровень возмещения физических, моральных и материальных затрат, связанных с работой и проживанием в экстремальных природно-климатических условиях, а также снизить текучесть кадров и обеспечить их закрепление в регионах.

Впрочем, здесь есть еще одна проблема. Она связана с возрастом молодых работников. До принятия закона о молодежной политике, вступившего в силу в 2021 году, молодежью считались граждане в возрасте до 30 лет, после принятия — до 35. В соответствии с ним, меры поддержки отдельным категориям молодых граждан, семей, специалистов могут устанавливаться до достижения ими возраста 35 лет.

Но законы и иные местные нормативные документы субъектов о гарантиях лицам, работающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и здесь разнятся. В некоторые из них внесены изменения, устанавливающие выплату надбавок лицам в возрасте до 35 лет, в некоторые — нет. Поэтому ФНПР и РОСПРОФЖЕЛ также рекомендуют привести их к единому знаменателю.

РОСПРОФЖЕЛ В СОЦСЕТЯХ

НОВОСТИ

ИНИЦИАТИВНАЯ ПЕРВИЧКА

Первичная профсоюзная организация ООО «СТМ-Сервис», объединяющая почти 9,5 тыс. человек, инициировала переговоры по заключению нового или продлению срока действующего коллективного договора ООО «СТМ-Сервис» на новый трехлетний период.

По словам председателя первички Владимира Иванова, переговоры начаты заблаговременно в целях поддержания социальной стабильности в коллективе. В новом документе социального партнерства планируется сохранить все действующие гарантии и льготы.

РУТ В ТОП-20

Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ)) вошел в топ-20 вузов страны по уровню заработной платы выпускников, занятых в IT-отрасли.

Рейтинг технических вузов России составил портал SuperJob.ru. Критерием стал уровень зарплат выпускников 2021 года, занятых в IT-отрасли.

Зарплата, на которую могут претендовать в Москве выпускники Российского университета транспорта, составляет 120 тыс. руб. (это на 20 тыс. руб. больше, чем в прошлом году). РУТ (МИИТ) занимает в списке 16-е место.

При составлении рейтинга оценивались также такие показатели, как средний балл ЕГЭ и процент оставшихся выпускников в городе обучения.

В рейтинг вошли вузы, выпускники которых стали лауреатами Нобелевской премии, а студенты являются победителями крупнейших международных студенческих олимпиад.

СИГНАЛ
№ 21 (1093) 23–29 июня 2022 года

ТЕНДЕНЦИИ

Неподдельный интерес

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Полтора года назад женщины получили право работать машинистами электричек, скоростных и высокоскоростных электропоездов. Количество женщин в кабинах локомотивов растет, девушки водят поезда в Московском метрополитене и участвуют в слете машинистов ОАО «РЖД». «Сигнал» узнал, как нововведение повлияло на учебный процесс на детских железных дорогах.

ФОТО ИЗ АРХИВА ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ДЖД

В кабине локомотива Восточно-Сибирской ДЖД — София Саргина (слева) и Виолетта Терпугова

Кстати, первая женщина-машинист современной России Елена Лысенко, о которой «Сигнал» также писал, свою карьеру начинала именно с малой железной дороги. Ей настолько понравилось водить «детский» поезд, что к окончанию школы она точно знала, кем будет работать. И, несмотря на множество препятствий, получила «корочки» машиниста еще до того, как вышел приказ Минтруда.

Сегодня преодолеть этот путь гораздо проще. Интерес у девочек к данной работе, по словам преподавателей детских железных дорог (ДЖД), был всегда, а теперь — только усилился.

Так, на Тульской ДЖД по инициативе директора Александра Трофимова в прошлом году набрали первую в истории группу девочек, занимающихся по специальности «машинист локомотива». В этом году — уже вторую.

«Эта профессия популярна среди учениц, — рассказывает преподаватель Тульской ДЖД, председатель Молодежного совета Дорпрофжел на Московской дороге Елизавета Дремина. — Даже пришлось некоторым отказать, чтобы не дискриминировать мальчиков и они тоже могли учиться по этой специальности».

В итоге в прошлом году конкурс профессионального мастерства по специальности «машинист» выиграла Алина Перова, и в новом учебном сезоне она получила право провести первый поезд по дороге.

Сперва на ДЖД Алина изучала профессию радиста, затем начальника поезда, а на пятом году обучения пришла в кабину локомотива. «Стало интересно, каково это управлять тепловозом, видеть маршрут глазами машиниста», — говорит она.

На будущий год девушка оканчивает школу и будет выбирать профессию. Не исключает, что это будет именно «машинист», возможно, в метрополитене.

На Новосибирской ДЖД также изменился учебный процесс. Теперь ученицы допускаются к практике в кабину локомотива, чего раньше не было.

«Даже если девочки хотели учиться именно по данной специальности, мы их отговаривали, так как в перспективе они все равно бы не смогли заниматься этой работой на большой дороге, — поясняет профгрупорг Новосибирской ДЖД Вероника Передерий. — Но сейчас мы поощряем их стремление».

Так, выпускница ДЖД Дарья Лесина, которая в 2020 году участвовала в конкурсе WorldSkills именно как машинист локомотива, после окончания школы поступала в железнодорожный техникум на помощника машиниста. Не прошла медкомиссию по зрению, но не оставляет мечты получить нужное образование и работать в локомотивной бригаде, благо современная медицина позволяет устранить дефекты зрения. «Меня с детства интересовала работа на железной дороге, причем именно машинистом», — говорит она.

> **Интерес учениц к этой до недавних пор сугубо мужской профессии подтверждают и преподаватели других ДЖД. Мальчики немного недовольны таким вторжением «слабого» пола в их вотчину.**

Интерес учениц к этой до недавних пор сугубо мужской профессии подтверждают и преподаватели других ДЖД. Как говорит Елена Фокина с Приволжской ДЖД, в этом году в качестве работников локомотивной бригады себя пробуют две девочки. С большим удовольствием, по словам профгрупорга Восточно-Сибирской детской железной дороги Натальи Войтиковой, водят поезд все воспитанницы ДЖД. В Красноярске в этом году в локомотивной бригаде работает первая за много лет девочка.

При этом, как рассказала профгрупорг Красноярской ДЖД Светлана Самохвалова, мальчики немного недовольны таким вторжением «слабого» пола в их вотчину. Возможно, неспроста — даже начальник Дирекции тяги ОАО «РЖД» Олег Валинский на слете машинистов отмечал, что, по опыту первого года работы женщин в качестве помощников и машинистов, они могут дать фору коллегам-мужчинам.

Для девушек же снятие ограничения на работу в составе локомотивной бригады — это не только возможность доказать, что женщина способна не хуже мужчины выполнять ее, но и расширение спектра возможностей, а значит, самореализации.

«С получением права на специальность «машинист» появилось больше уверенности в себе, потому что теперь мы можем выбрать на железной дороге практически любую профессию», — считает Алина Перова.

ОХРАНА ТРУДА

Остановите работы

Технические инспекторы труда профсоюза Октябрьской дороги в мае 12 раз выдавали работодателям требования о приостановке работ, машин, механизмов и оборудования из-за угрозы здоровью работников. Тем не менее, техинспекция констатирует снижение числа нарушений и их более легкий характер. Об этом рассказывает старший технический инспектор Дорпрофжел на ОЖД Сергей БАТОВКИН.

— Сергей Васильевич, вот выдал техинспектор требование на приостановку работ, как на это реагирует работодатель? Говорит, что ему не до вас и нужно выполнять план?

— В моей практике такого не было. Работодателю не нужны производственные травмы и несчастные случаи. Мы же приостанавливаем работу, если выявляем нарушения технологии производства работ. Есть технологические карты, в которых прописаны требования по безопасности. Технология ведь создана для того, чтобы ее выполняли. Если она нарушается, виноватым окажется не только работник, но и мастер, и руководитель. А этого никому не хочется.

— Как же работники, нарушающие технологию, оправдываются?

— Расскажу. При проверке эксплуатационного вагонного депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский было выявлено, что при проведении погрузочно-разгрузочных работ стропальщик решил одновременно перемещать не одну колесную пару, а две.

Работы приостановили, и ему был задан вопрос: «Почему вы так делаете?» Ответ был таким: «Нам надо было быстрее». То есть экономя время, он «усовершенствовал» технологический процесс перемещения груза. Но даже не задумался о том, что стропа может не выдержать и лопнуть, что колесные пары, закрепленные не по технологии, могут упасть и покатиться, а вокруг много других работников, которые могут получить как минимум травмы конечностей, а то и более серьезные.

— Какие нарушения чаще выявляются техинспекторами?

— Чаще происходит отклонение от требований технологии, состав бригады не соответствует выполняемым работам, или оборудование — требованиям технологического процесса. А это создает ситуации, когда работник может быть травмирован.

Например, я выдал требование о приостановке работ крановой установки в Санкт-Петербург-Финляндской дистанции пути, потому что не было данных о ее регистрации (номер, где проходила освидетельствование), а также истек срок проведения повторного инструктажа. Работники грузили элементы пути в машину, и произойти могло все что угодно: обрыв строп, элементов крановой установки. То есть был риск повреждения здоровья работника.

— Каким образом техинспекция контролирует исправление нарушений?

— Каждый технический инспектор получает от работодателя протокол разбора выявленных нарушений и план по устранению. Например, выведенная из эксплуатации крановая установка, о которой мы говорили выше, должна вернуться в строй 1 июля.

Техническая инспекция контролирует исполнение, чтобы предписания не стали пустым звуком. В любой момент мы можем зайти на предприятия, где были выданы предписания, и проверить, как работодатель исправил нарушение. Отмечу, что повторные нарушения очень редки.

Беседовала
Елена ПАВЛОВА

СИТУАЦИЯ

Осечка недопустима

Дирекция скоростного сообщения ОАО «РЖД» (ДОСС) запустила два новых туристических маршрута. О том, какие еще шаги предпринимают ее руководство и профсоюзная организация для сохранения персонала и объема работы, «Сигналу» рассказал заместитель начальника отдела управления персоналом дирекции, председатель первичной профсоюзной организации Александр ЧУБАРЕВ.

— Александр Владимирович, компания «Siemens», обслуживавшая «Сапсаны», ушла из России, поезда «Аллегро», курсировавшие через финскую границу, не ходят. Каковы последствия этих событий?

— На работе коллектива это не отразилось. Руководство дирекции заинтересовано в том, чтобы не потерять работников и чтобы не упало качество предоставляемых пассажирам услуг. Осечка недопустима. Поэтому уделяется особое внимание развитию маршрутной сети, созданию новых услуг и сервисов, которые помогут избежать этого.

— Каких, например?

— Для повышения качества услуг и развития внутреннего туризма разработаны два новых маршрута по Карелии. Первый — Сортавала — Гимольская — Суккозеро. Рельсовый автобус «Воттоваара экспресс» доставит всех желающих совершить пешее или велосипедное восхождение на гору Воттоваара. Второй поезд — Горный парк «Рускеала» — Сортавала — Выборг. Оба поезда начали курсирование с 18 июня.

Помимо этого летом, в период повышенного спроса на поездки, мы назначаем дополнительные и сдвоенные составы поездов, курсирующих из Москвы в Санкт-Петербург, Иваново, Кострому и другие города.

Запуск новых проектов важен не только для пассажиров, но и для работников, этим мы обеспечиваем себе уверенность в завтрашнем дне, достойной заработной плате.

В Московской дирекции скоростного сообщения в депо Подмосковная открылся второй цех для технического обслуживания электропоездов «Ласточка». Ввод цеха в эксплуатацию позволит увеличить производственные мощности депо почти в 2,5 раза — до 240 пятивагонных поездов, запустить новые маршруты, а также сократить интервал поездов на МЦК до трех минут.

Что касается технического обслуживания высокоскоростных поездов «Сапсан» и скоростных поездов «Ласточка», то оно осуществляется в полном объеме высококвалифицированными специалистами, в стабильном режиме.

— Какова задача профсоюзной организации в изменившихся условиях?

— Первички работают в плановом режиме. Контролируем исполнение социальных обязательств работодателем. Рассматриваем любой вопрос, поступивший от работника. Например, обратился машинист из Южной дирекции скоростного сообщения: три года не мог получить путевку на отдых. Разобрались, нашли пути решения.

В конце прошлого года в профсоюзную организацию обратились локомотивные бригады Московской и Северо-Западной дирекции скоростного сообщения (СЗДОСС) с вопросом о необходимости увеличения зарплаты.

После анализа и обсуждения этого вопроса с руководством с 1 января локомотивным бригадам двух дирекций и проводникам СЗДОСС была увеличена зональная надбавка на 5%.

А с 1 мая — еще на 5%. А недавно к нам обратились локомотивные бригады с просьбой добавить к комплекту вновь разработанной форменной одежды, которую предоставляет работодатель, и форменную обувь.

В коллективах дирекций проводим мероприятия по здоровому образу жизни. В мае в Москве прошел чемпионат по бодулингу. На сентябрь запланированы чемпионат по мини-футболу на кубок «Сапсана» среди работников дирекции в Санкт-Петербурге и слет молодежи в Сочи. После ограничений, связанных с пандемией, работники соскучились по общению и поэтому с удовольствием участвуют во всех мероприятиях. В ДОСС много молодежи в возрасте до 35 лет — более 60%.

— Уровень профсоюзного членства в ваших организациях — 99,8%. Как вы полагаете, есть ли перспективы дальнейшего развития первичек?

— Сейчас прорабатывается вопрос о создании первичных профсоюзных организаций в аутсорсинговых компаниях «РБЕ» и «ВСМ-Сервис». Это соответствует позиции руководства дирекции и ППО о том, что коллективы компаний, сотрудничающие с ДОСС, должны работать в едином социальном пространстве.

Беседовала
Ольга ПРЯМИЦЫНА

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

КОНСУЛЬТАЦИЯ

Колонка правовой информации

На вопросы членов профсоюза отвечает главный правовой инспектор Дорпрофжел на ДВЖД Михаил Данилушкин. Редакция напоминает читателям, что наиболее полную и достоверную информацию, касающуюся прав и обязанностей работников, не стоит искать в соцсетях. Ее можно получить у специалистов профсоюза.

? Начальник по результатам совещания («разбора») предложил мне написать заявление на перевод на нижеоплачиваемую должность, сказав, что я не справляюсь со своей работой. Заявление мной было написано. Издан приказ, меня ознакомили с ним. Но я все же считаю, что наказан несправедливо, моей вины в случившемся нет. Могу я отозвать свое заявление?

Во-первых, то, что Вас перевели на нижеоплачиваемую должность — это не наказание. Меры дисциплинарного воздействия подробно описаны в статье 192 ТК РФ (замечание, выговор и увольнение по соответствующим основаниям), а порядок наложения взыскания — в статье 193 ТК. Перевод не является мерой взыскания, и работник не может быть переведен на какую-либо должность за виновное неисполнение или ненадлежащее исполнение своих трудовых обязанностей.

Во-вторых, когда работнику предлагают написать заявление (о чем бы то ни было), нужно понимать, зачем об этом просят? Заявление — это волеизъявление работника, его просьба, проще говоря. Что мешает начальнику принять самостоятельное решение без заявления? Если оно ему нужно — значит, без заявления он это сделать не вправе. И руководитель понимает это, пытаясь получить «просьбу» работника и «прикрыться» потом заявлением при принятии решения.

Процедура отзыва подобных заявлений не регламентирована законодательством, тем более, если по данному заявлению издан приказ о переводе. Если работодатель оформил все должным образом, то все выглядит так, будто работник сам захотел перевестись на нижеоплачиваемую должность.

Вариантов для защиты в данном случае немного. Сначала нужно посмотреть, издано ли и подписано ли работником дополнительное соглашение к трудовому договору. Последний является главным документом, определяющим отношения между сторонами. И если что-то меняется — тем более должность, — нужно внести в договор изменения.

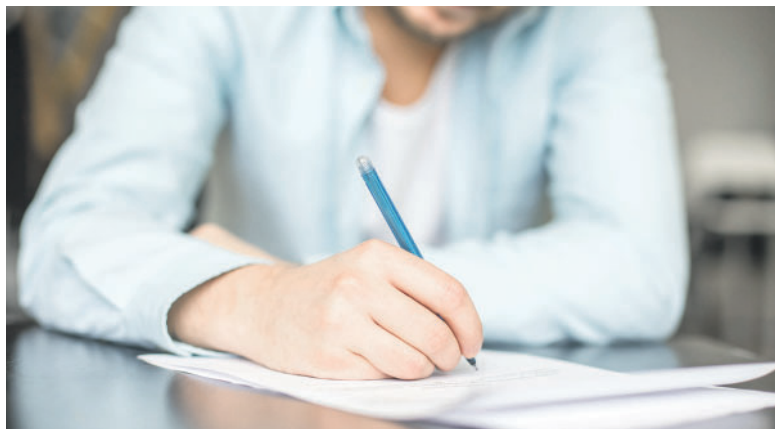
Для этого после написания работником заявления подписывается соглашение к трудовому договору, где подробно описываются все изменения.

Подписанное соглашение является основанием для издания приказа о переводе (не заявление, а соглашение!). Иногда работодатель упускает это, и если в Вашем случае приказ издан без подписания соглашения, есть основания для его отмены. Нужно обратиться к правовому инспектору труда профсоюза, он рассмотрит ситуацию и вынесет представление об устранении нарушений.

Если же дополнительное соглашение к трудовому договору издано, тогда Вы имеете право обратиться за защитой прав в комиссию по трудовым спорам или в суд. Необходимо, чтобы не был пропущен срок обращения (три месяца с момента, когда узнали о нарушении своего права).

Кроме того, необходимо собрать доказательства, подтверждающие или хотя бы косвенно указывающие на то, что разбирательство со стороны работодателя в отношении Вас было и Вам вменили в вину неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей.

Все еще встречаются протоколы оперативных совещаний с «разбором» виновных, в которых значится: «...перевести на нижеоплачиваемую должность...». Это может являться одним из оснований (в совокупности с другими доводами) для отмены приказа о переводе.



Когда работнику предлагают написать заявление, нужно понимать, зачем об этом просят

СИГНАЛ
№ 21 (1093) 23–29 июня 2022 года

ДОРПРОФЗАЩИТА

РОСПРОФЖЕЛ

ПРОГРАММА СТРАХОВАНИЯ “ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ЗАЩИТА”

Страхование жизни, здоровья и риска непрохождения медицинской комиссии

> 12,5 тыс. работников застраховано
> 1000 человек получили страховые выплаты

КТО МОЖЕТ ЗАСТРАХОВАТЬСЯ:

Работник, связанный с движением поездов, который проходит обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры

СТРАХОВАЯ СУММА (выплата):

от 100 000 до 750 000 рублей по выбору работника

ОРГАНИЗАТОР СТРАХОВАНИЯ –

ООО “ДОРПРОФЗАЩИТА” – страхование работников на все случаи жизни

Контакты:
Сайт: dorprf.ru
Электронная почта:
rzd@dorprf.ru (интернет)
DPZ_SkorobogatovVU@msk.rzd(интранет)

Оформление полиса:
8 (926) 600-60-70
8 (926) 600-60-40
8 (926) 115-95-13

ФОРУМ

Волонтеру нужна поддержка

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

В Иркутске завершился региональный форум корпоративного волонтерства. Авторы проектов самых разных направлений — от экологии до социальной работы — поделились идеями и заручились поддержкой руководства ВСЖД и Дорпрофжел.

«Идея форума — собрать на одной площадке опытных волонтеров, добровольцев, только начинающих работу, а также железнодорожников, желающих примкнуть к движению, но еще нигде не участвовавших», — рассказывает один из организаторов форума, руководитель Иркутского филиала Дорпрофжел на ВСЖД Сергей Жуйков. Кстати, новички могли присоединиться к любому из «рабочих» проектов, а также презентовать новые.

На форуме ребята поделились опытом реализации проектов и преодолением трудностей, с которыми они столкнулись.

Например, председатель первички локомотивного депо Вихоревка Оксана Гутова рассказала о том, как реализовывала проект «Большая помощь маленькому другу». «В Вихоревке нет специализированного приюта для животных. Волонтеры строят вольеры у себя на дачах, в гаражах и помогают животным. Однако основная задача заключается не в создании приюта, а в стерилизации животных. Можно сколько угодно их лечить и кормить, но если они будут размножаться в неограниченном количестве, волонтерство не спасет», — подчеркнула она.

Проект для старшего поколения «Борьба с информационным мусором» презентовал эколог Мысовской дистанции электроснабжения Денис Петраковский.

«Современный мир — это информационный вулкан, непрерывно извергающий потоки новостей и событий, — говорит он. — В рамках проекта я научу старшее поколение защищаться от рекламного спама, который действует на нервы и психику, правильно формулировать запрос, чтобы компьютер максимально быстро выдавал конкретные ответы, проверять информацию на достоверность, пользоваться орфографическими редакторами».

Обучение планируется проводить группами по пять–семь человек. Курс из шести занятий. В дистанции электроснабжения есть технический класс, оснащенный компьютерами, который можно использовать для занятий. Проект полезный, но есть и проблема — доставка пенсионеров в депо или выезд к ним в отдаленные поселки.

Впрочем, проблемы реализации отдельных проектов связаны в целом с консолидацией добровольческого движения. «Волонтерство в Вихоревке дробное, на каждом предприятии есть люди, которые сами по себе делают добрые дела. Отдельно вагонники, отдельно локомотивщики, отдельно связисты. Нет единого волонтерского центра и соответственно единой слаженной работы», — уточнила Оксана Гутова.

«Нужно работать в команде. Только плечом к плечу можно достичь цели, — говорит секретарь совета по корпоративному волонтерству Восточно-Сибирской железной дороги Яков Губерман. — Есть такое понятие — синергетический эффект, когда ребята начинают работать вместе над реализацией чего-то ценного, результаты умножаются в несколько раз. У нас на узлах должны появиться лидеры, которые поднимут волонтерское знамя и скажут: «Ребята, пойдем со мной!» Быть участником при желании может каждый, а вот лидеров, которые ведут за собой, необходимо взращивать».

На форуме добровольцы поделились своим опытом и проблемами не только друг с другом, но и с руководством магистрали и Дорпрофжел, которые пообещали им поддержку в реализации идей. А еще договорились, что заявленные проекты будут реализованы авторами не на бумаге, а на деле.

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ВСЖД

РЕШЕНИЕ

Барахолка с модным акцентом

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Железнодорожницы из Красноярска решили подбодрить коллег-модниц, опечаленных фактом, что из страны ушли известные бренды одежды. Инженер Красноярской дистанции гражданских сооружений Алиса Шорохова и специалист Дорпрофжел на КрЖД Татьяна Краскова провели первую распродажу под названием «Гараж сейл».

По словам девушек, это модная распродажа, «дорожная» барахолка, носящая экологичный, благотворительный и модный акцент. Помимо этого, есть у нее еще одно предназначение — 10% с каждой проданной вещи отдавать Совету ветеранов Красноярской железной дороги.

«Люди испытывают давление со стороны общества: ты просто обязан быть успешным, покупать брендовые вещи, — рассказывает Алиса Шорохова. — Но я считаю такие взгляды несостоятельными, ведь модные дома и производители одежды просто заставляют нас поддерживать гигантские неэкологичные производства. Поэтому мы и решили пойти всему этому немножко наперекор и познакомить наших сотрудниц с круговоротом вещей! Классных вещей! А еще — «покупать и помогать».

При слове «барахолка» большинству из нас представится стихийный рынок. Такие еще называют блошиными, где торгуют посудой с отбитыми ручками, старыми полотенцами и прочей никому не нужной ерундой.

Девушки решили развеять устоявшиеся стереотипы. Может быть, все-таки возможно купить на барахолке модную одежду для создания стильного образа?

«Мы говорим: да, можно! Мы с Алисой считаем, что вещи должны приобретать не только первую или вторую жизнь, но и третью, четвертую и даже пятую. Это и есть разумное использование вещей, экологическое», — уверяет Татьяна.

Она вообще фанат благотворительных магазинов и повторного использования вещей. По ее мнению, раньше на этот счет было много предубеждений вроде «если в детстве приходилось носить одежду, которую до тебя кто-то уже надевал, это хранилось в секрете». Но сейчас ситуация меняется, и многие медийные личности без стеснения говорят: «Эту куртку я нашел на ресейле».

К товарам, предлагаемым на распродажу, предъявляются определенные требования: вне зависимости от давности приобретения вещь должна быть в хорошем состоянии, не изношенная, нерваная. Конечно, приветствуются вещи с этикетками. Один сотрудник, участвующий в «Гаражке», не может выставить одновременно более десяти вещей. Правда, в эту десятку не включаются бижутерия и книги — это отдельная категория.

Кстати, введенные требования привели к тому, что участников первой распродажи было мало. Некоторые предполагаемые участники интересовались, смогут ли они за 5 тыс. руб. выставить костюм, купленный за 10 тыс. Но девушки стояли твердо: «С такими ценами продавайте на «Авито», а у нас благотворительная акция, где самая дорогая вещь не должна стоить более тысячи».

В итоге было продано только две вещи по 300 руб. каждая. Впрочем, Алиса с Татьяной и не ожидали потока людей на первое мероприятие, им главное было стартануть, привлечь внимание: «Не было большого отклика еще и потому, что люди подумали, что там будет самое настоящее барахло, то, что бывает именно на блошиных рынках. А когда увидели, какие красивые вещи предлагаются к распродаже, да еще и новые, да еще и от «Зара», «Манго», то стали интересоваться, когда мы будем еще проводить «Гараж сейл».

Следующую распродажу девушки решили провести в конце июля.

ПОДДЕРЖКА

Мастер-класс стилиста

ПАВЕЛ МИРОШНИКОВ,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

В Кондровский детский дом привезли мастера по парикмахерскому искусству.

Как рассказал руководитель Московско-Смоленского регионального обособленного подразделения Дорпрофжел на МЖД Игорь Домбровский, такая идея пришла работникам эксплуатационного локомотивного депо имени Ильича.

Профессиональный мастер рассказал девчонкам и мальчишкам о модных тенденциях, как правильно ухаживать за волосами и кожей головы, а потом началось самое интересное — ребятам предложили сделать стрижки. Желающих оказалось немало, так что даже образовалась очередь.

«Модные стрижки и красивые прически, чаепитие с пирожными, подарки от депо детям, а еще мы привезли мангал и шампуры, в прошлый наш приезд мы подслушали, что ребята о них мечтают. День близился к концу, а отпускать стилиста Анну ребята не хотели. И она обещала приехать еще раз», — рассказала председатель первички эксплуатационного локомотивного депо имени Ильича Ирина Манахова.

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА МЖД

СИГНАЛ
№ 21 (1093) 23–29 июня 2022 года

МУЖЕСТВО

Схватка с леопардом

Отбить у разъяренного леопарда человека и спасти тем самым ему жизнь по плечу единицам. Одним из таких бесстрашных людей оказался старший инспектор контрольно-пропускных пунктов и пунктов транспортной безопасности Севастопольского участка досмотра Крымской железной дороги Длявер Умеров.

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ДЛЯВЕРА УМЕРОВА

30 мая участники событий запомнят на всю жизнь. Семья Умеровых давно хотела побывать в парке львов «Тайган». Как только профсоюз организовал туда экскурсию, Длявер, его супруга Зарема, двое сыновей, сестра с мужем Сервером, бывшим железнодорожником, и их детьми приняли решение: «Едем!»

«Нам было интересно посмотреть на хищников. Отъезд из парка был назначен на 16 часов. Мы купили мороженое и расположились в тенечке на лавочке. И вдруг услышали душераздирающий крик», — рассказывает Длявер Умеров.

С их скамейки было не видно, что произошло, но через мгновенье появилась девушка и закричала: «Помогите!» Вокруг страшно орали обезьяны — животные нутром чуют беду. Не раздумывая, Длявер с Сервером побежали к вольеру.

В «Тайгане» территория разделена на сектора. Есть сафари-парк, где львы и тигры свободно гуляют на большой территории искусственной саванны, а люди наблюдают за хищниками с прогулочного моста с высоты 5 метров. А есть вольеры, возле которых ездят электрокары с экскурсантами. В таком вольере и произошло ЧП.

Как позже выяснилось, проходивший стажировку молодой человек, нарушив технику безопасности, решил покормить леопарда. Руководство парка «Тайган» заявило, что у стажера Михаила Федорова не было допуска к хищникам, обычно он работал с копытными, помогал киперу обслуживать определенных животных.

«То, что парень нарушил технику безопасности, — очевидно. Для кормления животных не надо заходить в клетку, система там хорошо продумана. То есть работник заходит в первый вольер, открывает специальный бункер-кормушку, кладет еду и закрывает. С животными контакта нет. А он зачем-то открыл дверь в вольер. Леопард схватил его за руку и стал затаскивать в клетку. Мы держали дверь, чтобы зверь не вылез. А леопард кидался на дверь и буквально терзал руку пострадавшего. Мы пытались его отбить у хищника».

Стоит отметить, что Длявер и Сервер держат среднеазиатских овчарок и знают, что разнять дерущихся собак можно водой. Просили у прохожих воду, люди давали им бутылочки с минералкой, — у кого что было. «Мы поливали хищника водой, стучали по клетке в надежде его отпугнуть. Но нет. И тогда я крикнул работавшим неподалеку строителям, чтобы они дали нам лопату и арматуру. И мы ими стали бить леопарда. Били, куда попадет, других вариантов не было, — хищник не хотел отпустить руку, которая уже почти превратилась в месиво. Не знаю, как Михаил держался, как выносил боль, наверное в шоке был», — вспоминает недавние события Длявер.

Не ожидавший атаки со стороны людей хищник на мгновение ослабил хватку, и… Мужчины вытянули парня и мгновенно закрыли клетку. Сразу же вызвали скорую и до ее приезда оказывали пострадавшему первую помощь.

«Чтобы остановить кровотечение, перетянули возле плеча ремнем, который сорвали с сумки. У моей жены была с собой перекись водорода, мы всегда ее возим с собой, потому что у одного из сыновей часто носом идет кровь. Засекали время, на сколько клали жгут, потом отпускали на время и снова перетягивали, потому что он кричал, что рука немеет. Мы все время окликали его по имени, чтобы сознание не потерял», — рассказывает Длявер Умеров.

Возле основного вольера есть «коридорчик» в один метр шириной — для прохода персонала. Именно в этом проходе и оказывали помощь Михаилу Федорову. А когда приехала скорая, помогли донести его до машины, которая доставила его в больницу Симферополя.

Через несколько дней Длявер узнал через знакомых, что пострадавшему сделали операцию, что сухожилие не пострадало, лежит он в реанимации и будет жить. А ведь страшно представить, чем могла бы закончиться эта встреча с хищником, если бы не железнодорожники, мужественные и бесстрашные люди, имеющие навыки по оказанию первой помощи. «Это у меня, конечно, с железной дороги навыки, ведь у нас постоянно проходят занятия и экзамены по охране труда», — говорит Длявер.

Родился он в Самарканде. Когда Дляверу исполнилось восемь лет, семья переехала в Крым. Сейчас ему 40 лет, живет в селе Танковое Бахчисарайского района. Выучился на автослесаря, но очень быстро друзья переманили на железную дорогу. С 2003 года работал электриком в пассажирском депо Севастополь. В 2016 году, когда уже было прекращено сообщение с Украиной, поступило предложение перейти в транспортную безопасность. Теперь работает в Бахчисарае и о переводе нисколечко не жалеет. График устраивает, и к дому значительно ближе, а то ведь 13 лет ездил в Севастополь, а это 50 км в одну сторону.

Семья Умеровых старается чаще путешествовать. До поездки в «Тайган» от профкома побывали на водопаде Джур-Джур под Алуштой. И впереди у них еще много интересных событий.

УВЛЕЧЕНИЕ

Дуэт дефектоскопистов

Представьте себе большой зал, сотни гостей. Повод — столетие Волгоградской территориальной организации профсоюза Дорпрофжел на Приволжской дороге. Со сцены объявляют, что сейчас впервые прозвучит гимн Теркома, который исполнят авторы — отец и сын Михайловы, работники Петроввальской дистанции пути.

«Гимн же, все встают… Мы волновались. Но наше творчество оценили. И до сих пор песня звучит на каждом мероприятии, а авторам это всегда приятно», — рассказывает Олег Михайлов.

Предыстория такова: в 2017 году в Петровом Вале проходило мероприятие. «После выступления к нам подошел председатель Теркома профсоюза Николай Епишин и спросил, сможем ли мы написать гимн. Оказывается, проходил конкурс, в котором участвовали в том числе и профессиональные музыканты, и поэты, но нужного материала не было представлено. Мы взялись, и через пару месяцев появилась песня, которую записали на студии в Волгограде. И она понравилась», — вспоминает Михайлов-старший.

Олег Михайлов — наладчик участка диагностики и заместитель председателя первички Петроввальской дистанции пути. Его сын Евгений — оператор дефектоскопной тележки. Старшему 53 года, младшему — 27 лет. Их творческий союз не мог не сложиться.

Олег давно увлекается музыкой. Дома в семье Михайловых было фортепиано и гитара — сестра училась в музыкальном училище, и, глядя на нее, он по самоучителю освоил нотную грамоту. Занимался в школьном ансамбле, где освоил все инструменты, — в группе была важна взаимозаменяемость. Теперь играет на всем — от ударных до синтезатора.

«Я взял Гран-при на Волгоградском фестивале авторской песни «Берег». Мы с сыном поем под гитару, посещаем именно патриотические фестивали. Наверное, потому, что мой отец — ветеран Великой Отечественной. А сам я служил в сухопутных войсках на границе с Афганистаном, причем сверхсрочно. Там познакомился с ребятами из группы воинов-афганцев «Каскад». Сдружился с басистом этого коллектива, и с того момента у меня началось увлечение военно-патриотической песней», — говорит Михайлов-старший.

Песни отец с сыном пишут вместе. Евгений преимущественно — стихи, Олег — музыку. «Мы с женой хотели, чтобы Женя поступил в Волгоградский институт культуры. Но получилось так, что окончил он Камышинский технический колледж и сразу пошел работать на железную дорогу. А сейчас он учится в Камышинском технологическом институте на инженера-электрика. Но он абсолютно творческий человек. Пишет стихи, музыку, поет. У него записан альбом», — рассказывает о сыне Олег.

Когда Михайлов-старший работал оператором дефектоскопной тележки, его напарник Александр Приходченко стал заместителем председателя ППО. Потихоньку стал приобщаться к профсоюзной жизни и сам Олег. А когда Приходченко вышел на отдых, председатель Светлана Касьянова предложила Михайлову исполнять обязанности заместителя.

В репертуаре Михайловых гимн — не единственная композиция, готова и новая — «Профсоюзная жизнь». «Сейчас — в связи со спецоперацией — роль профсоюзов повышается, и мы тоже хотим поучаствовать. Для железной дороги профсоюз играет определяющую социальную роль. В других отраслях она мало заметна. А у нас, если что-то случилось, помощь и защита придет именно от профсоюза. А мы хотим отдать ему дань своим творчеством», — говорит Олег.

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ОЛЕГА МИХАЙЛОВА

Полосу подготовила **Елена ПАВЛОВА**, корр. «Сигнала»

ФЕСТИВАЛЬ

Дворовые игры

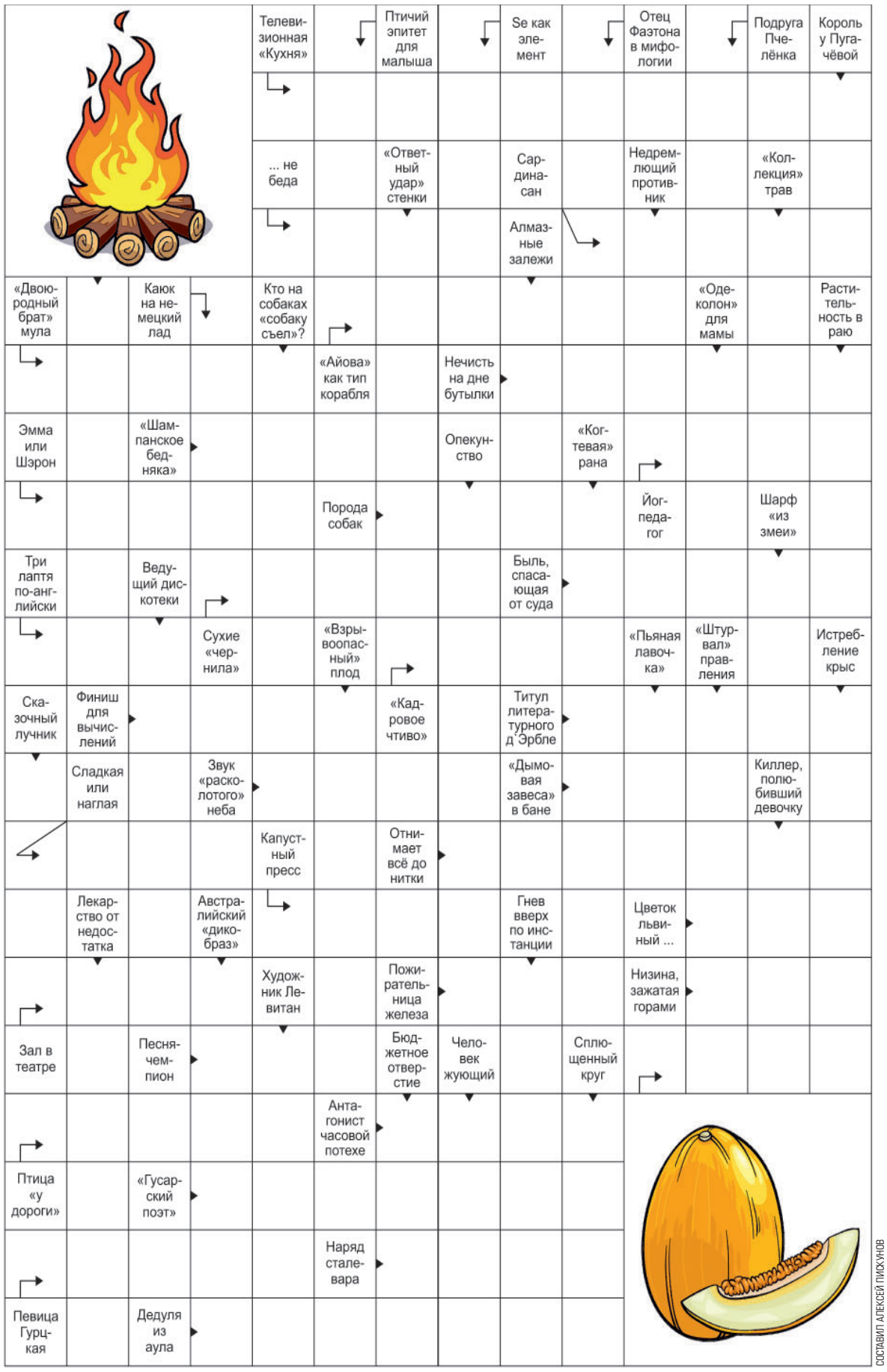
НАТАЛЬЯ ГУБИНА,
Дорпрофжел на ВСЖД
НИЖНЕУДИНСК

Дети членов профсоюза цеховых организаций первичек предприятий Нижнеудинского железнодорожного узла весело провели время на фестивале «Дворовые игры — 2022».

Как рассказала технолог станции Нижнеудинск Ольга Мошкина, проект «Дворовые игры» запустили, чтобы укрепить эмоциональную связь между родителями и детьми. «Идея в том, чтобы научить ребятишек играм, которые любили в детстве их родители. Это укрепит взаимоотношения между поколениями, а также поддержит физическое здоровье, ведь игры на свежем воздухе полезны», — уверена она.

В начале праздника дети и родители — почти 100 человек — дружно разгадывали загадки и играли в сломанный телефон, а затем ребят разделили на группы и стали учить разным играм: «цветной светофор», «хали – хало», «чиж», «выжигала».

Кульминацией праздника стала игра в лапту, которая не оставила равнодушным никого.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 20

По горизонтали: Помазок. Осло. Рысенок. Крит. Фарс. Корпус. Купол. Смог. Лечо. Крупье. Чижик. Остап. Сдвиг. Руки. Ауди. Резак. Омега. Хаер. Посол. Юнга. Обь. Пинг. Капрон. Ядро. Алла. Ложа. Ежик. Осел. Джим. Пора. Опак. Крекер. Лен. Кама. Вояж.

По вертикали: Остроумие. Портфолио. Мусор. Зина. Кок. Алекс. Ссора. Кокс. Огр. Попов. Сленг. Труха. Приора. Скрепка. Диего. Ива. Засор. Кельн. Обои. Недосол. Аполлон. Наждак. Глажка. Каемка. Припев. Коко. Шарж. Рея.

МУЗЕЙ

Времен связующая нить

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

На территории эксплуатационного локомотивного депо Великие Луки установлен паровоз Л-1846 — знаменитая «Лебедянка». Так называют железнодорожники паровозы серии Л, созданной под руководством конструктора Льва Лебедянского, которого в Великих Луках считают земляком.

Ведущий инженер депо, хранитель музея его истории Геннадий Балакирев всегда начинает свои экскурсии с рассказа о нем. Ведь Лебедянский четыре года учился в великолукском Реальном училище. А позже, уже с дипломом Петроградского политехнического института пришел на Коломенский паровозостроительный завод. Там под руководством Лебедянского были разработаны несколько паровозов, в том числе — серия «Л». Первоначально ей была присвоена литера «П» («Победа»), но постановлением Совета министров союза ССР ее поменяли на «Л» — в честь главного конструктора.

За каждым экспонатом Геннадий Балакирев (а он не только инженер-железнодорожник, но член Всероссийского общества любителей железных дорог, член Союза краеведов России) видит человека, историю депо, историю железной дороги и страны в целом.

Вот станционный колокол, возвестивший о том, что 1 января 1907 года на станцию Великие Луки пришел первый пассажирский поезд. На соседнем стенде — заводские таблички работавших здесь паровозов, металлические железнодорожные билеты с прописанными от руки номерами кареты (вагона), отделения, времени отправления поезда. Здесь же — рельсы с клеймами производителей и образцы кирпичей XIX века, макеты подвижного состава.

Особое внимание уделено годам Великой Отечественной войны. «В наших краях действовал партизанский отряд «Смерть фашизму», — рассказывает Балакирев. В нем сражались подростки, в том числе — студент железнодорожного техникума Иван Чекланов, разработавший собственную конструкцию мин, благодаря которым на участке Великие Луки — Невель летели под откос вражеские эшелоны. Это мне рассказывал сам Иван Павлович, работавший после войны в нашем депо».

Из паровозных бригад депо Великие Луки, Новосокольники и Ржев в декабре 1941 года была сформирована Пятая колонна паровозов особого резерва Наркомата путей сообщения, перевозившая военные грузы на Сталинградском, Курском, Минском и Киевском направлениях. На музейном стенде — фотографии и награды машиниста-инструктора колонны Александра Бабочкина, сопровождавшего Сталина на Потсдамскую конференцию, машиниста Павла Кононова, который вез из Сталинграда в Москву пленного генерала Паулюса. Кстати, на территории станции Великие Луки был взят в плен начальник немецкого гарнизона города подполковник фон Засс.

Целый музейный раздел посвящен послевоенному восстановлению города и Великолукского паровозного депо, которое в 1944 году было практически уничтожено, и переходу предприятия на мирные рельсы. Кстати, именно великолучане доставили в освобожденный Берлин в июне 1945 года первый советский пассажирский поезд, который вел машинист Владимир Смирдан.

Сейчас Геннадий Балакирев подключает к музейному делу молодежь. Вокруг него сформирован отряд волонтеров — работников депо и студентов железнодорожного техникума. Они посещают ветеранов, записывают их воспоминания о работе в депо, обрабатывают их, готовят для экспозиции. Ведь «сегодня — будни, завтра — история».

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

ФОТОРЕПОРТАЖ

При поддержке Дорпрофжел на ОЖД около 50 работников магистрали стали участниками Международного марафона «Белые ночи»

На ЮВЖД завершился дорожный этап первых спортивных железнодорожных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе». Девять команд соревновались в водной и туристско-спортивной эстафетах, игровом и спортивном многоборье

В День медицинского работника лучшим врачам и медсестрам, фельдшерам и лаборантам, фармацевтам и санитарам медучреждений Владивостокского региона ДВЖД вручили награды и подарки

На Западно-Сибирской магистрали прошел Кубок Дорпрофжел железнодорожной футбольной лиги 8х8. В серии пенальти удача была на стороне игроков Западно-Сибирской дирекции тяги, которые выиграли главный трофей

У административного здания сервисного локомотивного депо Таганай привели в порядок газон, работники предприятия уложили тротуарную плитку, засеяли газонную траву и высадили цветущие однолетники

Молодежный совет ТЕРПРОФЖЕЛ МОСЖЕЛТРАНС посетил приют для безнадзорных и бесхозяйных животных «Некрасовка», где живут более 2,5 тыс. собак и несколько десятков кошек

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. ПРОТАСОВА
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, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.
Общий тираж: 90 549 экз.
Номер подписан: 21.06.2022 №