



# Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 15 (1131)

27 апреля — 3 мая  
2023 года



rosprofzhel.ru



## Возможность будет у каждого

Фото Владислава Куликова



Общественный контроль помогает трудовым коллективам быть эффективнее

### Безопасность

Ольга Прямыцина,  
корр. «Сигнала»

С середины мая каждый работник ОАО «РЖД» сможет вносить в систему выявленную им информацию о нарушениях безопасности движения на железной дороге. Это один из шагов в рамках перехода на полную автоматизацию передачи замечаний и сбор отчетности через приложение «Мобильный общественный инспектор», который должен завершиться к 1 января следующего года.

«Идет плановое движение по цифровизации общественного контроля, все то, что мы наметили, решается», — отмечает заместитель председателя профсоюза Андрей Карabanов.

Напомним, что система «Мобильный общественный

инспектор» — это модуль портала «Навигатор безопасности ОАО «РЖД». С его помощью общественные инспекторы в электронном виде передают ответственным лицам информацию о выявленных нарушениях, которые могут повлиять на безопасность движения поездов. Приложение можно использовать как со стационарного рабочего места через браузер, так и со смартфона.

Недавно были приняты новые документы об организации общественного контроля за обеспечением безопасности движения поездов и эксплуатации железнодорожного транспорта. Они определяют, как должен быть организован общественный контроль, а также полномочия и порядок работы общественных инспекторов по безопасности движения поездов и других работников ОАО «РЖД».

Главная новация заключается в том, что теперь рабо-

ту по выявлению нарушения безопасности движения или условий, угрожающих безопасности движения, наряду с общественными инспекторами смогут выполнять и все работники компании.

Уже с середины мая железнодорожники смогут вносить данные через портал «Навигатор безопасности». В перспективе — через «Сервисный портал работника ОАО «РЖД».

«Если у работников есть желание включиться в систему общественного контроля, то каждый может и должен делать это», — сказал на заседании Центрального совета общественных инспекторов начальник отдела нормативно-технического регулирования и межведомственного взаимодействия Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Евгений Черюк.

В ближайшем будущем систему «Мобильный общественный инспектор» ожидают три серьезных изменения.

Ее назначение не поменяется, расширится функционал. Как уже говорилось, через «Навигатор безопасности» работники компании смогут сами вносить замечания о нарушениях правил безопасности.

Также изменится процесс обработки информации о нарушениях.

«Полномочия общественных инспекторов будут расширены. Теперь их замечания будут попадать сразу к руководителю предприятия, — поясняет Евгений Черюк. — Мы уходим от экспертизы, при которой каждое замечание, поданное общественным инспектором, проверялось ревизорским аппаратом. Это облегчит задачу и инспектору, и ревизору. Изменение связано с тем, что действующие инспекторы, работающие в системе «Мобильный общественный инспектор», уже способны выявлять замечания сразу».

Окончание на стр. 02

### Акция

## День второй

В организациях, где работают члены РОСПРОФЖЕЛ, прошел второй День единых действий. Он был посвящен дню рождения профсоюза и назывался «День солидарности в благодарности».

Тему предложил Молодежный совет при Дорпрофжел на Северной дороге. Ее авторы Алина Леготина и Екатерина Маковеева рассказали, что идея пришла во время проекта «Время молодых. Работники» прошлого года. Они хотели поблагодарить за помощь коллегу из другой команды, но не могли найти его. И придумали проект, с помощью которого можно сказать спасибо любому члену профсоюза независимо от того, на каком предприятии он работает.

Молодежный совет РОСПРОФЖЕЛ в день рождения профсоюза запустил флешмоб «Волны благодарности». Его участники рассказали о том, как им помог профсоюз, или просто выразили признательность в адрес профсоюза, его лидеров или активистов.

Чтобы принять участие в акции, надо было написать слова благодарности человеку, который помог, — коллеге, наставнику, профсоюзному активисту, и опубликовать их на личной странице, сопроводив хештегом #спасибо\_роспрофжел.

Наиболее яркие публикации организаторы зачитали во время прямой трансляции в день рождения профсоюза. Самые активные участники получили призы. Количество благодарностей, опубликованных в этот день, посчитать сложно, но уже к полудню их было около 500.

Напомним, что дни единых действий — новшество, появившееся в рамках проекта «Время молодых. Работники».

26 328 человек  
участвуют в  
проекте «Аксиома  
ответственности»  
в этом году.



## Помощь

## Доноров много не бывает

Елена ПАВЛОВА,  
корр. «Сигнала»

В «Добростудии», расположенной на Московском вокзале Санкт-Петербурга, при поддержке Дорпрофжел на Октябрьской железной дороге прошла акция «Я твой донор!». Она стала одним из самых масштабных донорских мероприятий — в этот день кровь сдали более 100 железнодорожников.

«Акцию организовал волонтерский отряд «Октябрьская Дорога добра» совместно с Октябрьской дирекцией здравоохранения, — рассказывает начальник отдела организации медицинской помощи Октябрьской дирекции здравоохранения Наталья Олькина. — Ее приурочили к общероссийскому Дню донора, а также к Году корпоративного здоровья, который проходит в ОАО «РЖД».

Железнодорожников о предстоящем мероприятии проинформировали через корпоративную почту. В письме содержался QR-код, по которому следовало перейти на сайт [Доброру.ru](http://Доброру.ru), зарегистрироваться там и подать заявку на сдачу крови. После чего организаторы связывались с подавшим заявку работником и записывали его на удобное время.

По словам ведущего специалиста отдела социально-экономической защиты Дорпрофжел на ОЖД Дарьи Сергеевой, которая является координатором волонтерского движения со стороны профсоюза, сдавшие кровь волонтеры — не только работники холдинга, но и представители транспортно-строительного строительства и других организаций и предприятий, действующих на полигоне железной дороги.

Сама Дарья Сергеева стала донором в минувшем году, кровь сдавала дважды. В этой акции она не участвовала, потому что слишком мало времени прошло с последнего донорства. Свое желание стать донором девушка объясняет создавшейся в стране обстановкой и желанием по-



Фото Олега Гельвига

«Добростудия» на Московском вокзале Санкт-Петербурга используется для самых разных благих дел

мочь раненым военнослужащим, которые находятся на лечении в госпиталях. Очевидно, что такая жизненная позиция характерна для большинства доноров, именно поэтому так много людей пришли сдавать кровь.

А она сегодня действительно нужна как никогда. Девиз мероприятия очень говорящий: «Даруя кровь, спасаете жизнь!».

В шестой раз сдал кровь и другой работник Дорпрофжел на ОЖД — заведующий Информационным центром Олег Гельвиг. В «Добростудии» появился один из первых и рассказал, что профсоюз всегда поддерживает такие акции и, вообще, тесно связан с волонтерским движением РЖД.

«Мы помогаем нашим волонтерам во многих различных проектах. Например, сегодня наш Дорпрофжел обеспечил чай и сладости, поскольку после сдачи крови важно восполнить водный баланс организма», — рассказал Олег.

В донорских днях железнодорожники участвуют уже 20 лет. Это люди разного возраста и разных железнодорожных профессий. На сегодняшний день их более 30 тыс. человек. Радует, что работодатели к донорским акциям относятся с пониманием, отпускают на мероприятия по сдаче крови, ведь социальное значение таких акций переоце-

нить невозможно.

Акция проводилась в «Добростудии» неспроста, — с момента ее открытия в августе минувшего года она стала настоящим домом для волонтеров-железнодорожников. Это первый на сети дорог постоянно действующий волонтерский координационный центр, где можно проводить мероприятия практически любого формата — семинары, тренинги, конференции, мастер-классы, бизнес-игры. А техническое оснащение этой площадки позволяет связываться онлайн с волонтерами любых регионов Октябрьской магистрали. «Многие идеи обретают жизнь именно в «Добростудии», так что это знаковое место для нас, когда волонтерское движение просто становится под профсоюзное крыло», — сказал Олег Гельвиг.

Октябрьская дирекция здравоохранения давно сотрудничает с Городской станцией переливания крови и не в первый раз организует такие акции. В минувшем году более 250 работников Октябрьской дороги сдали свыше 90 литров крови, которой теоретически хватило бы на переливание более 550 пострадавшим и больным.

В ближайшие месяцы пройдут еще два донорских дня: в Дорожной поликлинике и в «Добростудии».

## Спорт

## Бегом в май

Светлана Иванова,  
внеш. корр. «Сигнала»

Открылась регистрация для участия в «Майском онлайн-марафоне», который проводит РФСО «Локомотив», при финансовой поддержке РОСПРОФЖЕЛ. Это массовое спортивное мероприятие пройдет с 1 по 31 мая. К участию допускаются работники ОАО «РЖД», АО «НПФ «Благополучие» и члены РОСПРОФЖЕЛ старше 18 лет.

Онлайн-соревнование проводится по бегу и велоспорту в личном и в командном первен-

стве. Площадкой для состязания выступают любое место и любая территория, где есть GPS-сигнал.

Для участия необходимо иметь смартфон с установленным приложением LokoSport. Через него с помощью встроенного GPS-трекера будут фиксироваться результаты по бегу или велоспорту.

Маршрут, дистанцию, место и время старта участники определяют для себя самостоятельно. Минимальная беговая дистанция — 1 км, минимальная дистанция по велоспорту — 3 км, минимальный беговой темп — 8 мин/км, минимальный темп

на велосипеде — 4:30 мин/км. По условиям соревнования, каждый участник может отправлять результаты любое количество раз, но с обязательным 12-часовым перерывом на отдых между тренировками.

К участию в онлайн-соревновании не допускаются действующие профессиональные спортсмены, а также мастера спорта, мастера спорта международного класса, заслуженные мастера спорта по видам бегу и велоспорту.

Подать заявку можно на сайте по адресу [marafon.rfsolokomotiv.ru](http://marafon.rfsolokomotiv.ru). Регистрация продлится до 15 мая.

## Первомайское обращение председателя ФНПР Михаила Шмакова

День солидарности трудящихся, который наша страна встречает 1 мая, уже долгие годы является олицетворением трудового единства страны. В истории России он прошел путь от запрещенных маевок к государственному празднику, который в советское время иногда казался формальным. Сегодня мы вернули этому дню его первоначальное значение. Это день, когда профсоюзы страны, объединяющие миллионы работников, во весь голос говорят о справедливой зарплате, достойном и безопасном рабочем месте, социальных гарантиях.

Первомай 2023 года Федерация независимых профсоюзов России проводит под девизом: «Солидарность трудящихся — единство страны».

В условиях ведущейся многоуровневой войны России и Запада руководство страны предприняло ряд мер по смягчению денежно-кредитной политики, льготному кредитованию предприятий, инвестированию в производство, позволивших стабилизировать социально-экономическую ситуацию в стране.

Профсоюзы поддерживают действия президента Владимира Путина по защите интересов страны, обеспечению безопасности народа России.

Мы направляем свои усилия на поддержку эффективной трансформации экономики для нужд оборонного комплекса, оказываем помощь семьям воинов, защищающих интересы страны.

В рамках Всероссийской профсоюзной акции в этом году по всей стране пройдут встречи профактива с главами регионов, заседания региональных трехсторонних комиссий по регулированию социально-трудовых отношений, встречи в трудовых коллективах, организованные профсоюзами мероприятия в поддержку участников специальной военной операции.

На сайте ФНПР с 25 апреля по 2 мая проходит всероссийское голосование за нашу Первомайскую резолюцию — в защиту прав и интересов работников и их семей. Призываю каждого члена профсоюза, каждую профсоюзную организацию поддержать Резолюцию.

От всей души поздравляю всех членов профсоюзов, всех работников, всех граждан нашей страны с наступающим Первомаем — Днем солидарности трудящихся, Праздником Весны и Труда!

## Безопасность

## Возможность будет у каждого

Окончание. Начало на стр. 01

Экспертиза будет проводиться в спорных случаях — если руководитель отклонил замечание или посчитал, что нарушение не относится к его сфере деятельности.

Также в «Мобильном общественном инспекторе» появится функция формирования индивидуальных планов работы общественных инспекторов с возможностью их согласования, и утверждения, и выгрузки в программе Word.

Все эти изменения призваны сделать технологию более удобной для общественных инспекторов по безопасности движения. На данный момент, по статистике, активно используются ей более 1600 инспекторов (из 6 тыс. всех ОИБД по всей сети). Это примерно на 100 человек больше, чем было в 2022 году.

Через председателей ППО, то есть на бумажных носителях, в этом году подано почти 84 тыс. замечаний о нарушениях, а через «Мобильный общественный инспектор» — около 20 тыс.

При этом эффективность работы общественных инспекторов высока: из всего количества поданных ими замечаний о нарушениях устраняется более 95%. Система общественного контроля, созданная в ОАО «РЖД» при участии профсоюза, высоко оценивается Федеральной службой по надзору в сфере транспорта. Также ее, по словам председателя Общественного совета при Ространснадзоре Владимира Белозерова, постепенно перенимают и другие профсоюзы. Также он сообщил, что Ространснадзор предложил поощрить ведомственными наградами лучших общественных инспекторов по безопасности движения.



## Интервью

# Цель определена

Завершилась регистрация участников проекта «Время молодых. Работники». Заявки подали более 4 тыс. членов профсоюза в возрасте до 35 лет. Председатель Молодежного совета РОСПРОФЖЕЛ, руководитель сектора молодежной политики Департамента социального развития аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Андрей Максименко рассказал, что ждет их в программе в этом году.



— Андрей Юрьевич, прежде чем говорить о программе «Время молодых. Работники» этого года, давайте подведем итог прошлого?

— Программа удалась. Напомню, что в прошлом году она

проводилась в первый раз. Это был переход от молодежной программы, так сказать, предыдущего поколения к новому формату. Поэтому мы пробовали в ней разные новые элементы. Давайте посмотрим конкретно. Одним из ключевых нововведений был конкурс «День единых действий». Это массовое мероприятие, в котором участвует молодежь со всей страны, совершая одно и то же действие. Идеи для них они предлагали сами. Уже прошло два дня единых действий. Первой, к примеру, была акция «Профсоюзный витамин»: активисты раздавали своим коллегам витамины, фрукты, тем самым привлекая внимание к вопросам здоровья и здорового образа жизни. Социальные про-

екты, которые команды разрабатывали в прошлом году, также воплощаются в жизнь. То есть результат первой программы «Время молодых. Работники» налицо, и это радует.

— Что ждет участников программы в этом году?

— Все детали раскрыть не могу, но скажу, что сейчас идут региональные этапы, по результатам которых будут собраны команды для участия в общероссийском финале. Он будет состоять из образовательной части, причем сейчас мы рассматриваем возможность сделать два блока обучения — для штатных и выборных работников профсоюза и профсоюзного актива. Так же будет соревновательная часть:

это конкурс «День единых действий» и разработка командных проектов.

— В прошлом году мы говорили, что «Время молодых. Работники» нацелена на укрепление профсоюзного единства и пропаганду ценностей профсоюза. Если рассматривать ее еще шире, как часть информационной политики профсоюза, каковы ее цели?

— Наша цель — не просто создать молодежное профсоюзное сообщество, но внутри него создать ядро профактива. Оно должно стать, во-первых, профсоюзным кадровым резервом, во-вторых, создавать вокруг себя, если можно так сказать, информационный шум. А

он будет работать на узнавание бренда и на формирование положительного образа профсоюза.

А для этого нам надо, в первую очередь, узнать, что думают молодые работники про профсоюз, насколько глубоко они готовы включаться в его работу. Во вторую очередь, сделать их не просто участниками молодежных программ, но соучастниками, то есть не потребителями, а в какой-то мере создателями продукта. Поэтому «Время молодых. Работники» будет меняться в соответствии с этими целями, как именно — участникам программы предстоит узнать.

Беседовала  
Ольга Прямыцина

## Проект

# Качество молодежи

Члены профсоюза в возрасте до 35 лет готовятся к проекту «Время молодых. Работники». На железных дорогах и других предприятиях идут региональные этапы.

Молодежь регистрируется охотно — информация о программе разошлась широко, те, кто уже участвовал, знают, что будет интересно, и делятся впечатлениями с новичками.

«Я уже прошла регистрацию, — говорит инженер Ожерельевской дистанции электроснабжения Московской дороги Татьяна Ефанова. — В прошлом году принимала участие в дорожном этапе. Главное, на программе я познакомилась с интересными людьми и единомышленниками. Надеюсь, в этом году будет не менее интересно».

На Северной дороге для участия в программе «Время молодых. Работники» зарегистрировались более 880 участников, против 600 заявок прошлого года. Это подтверждает, что интерес молодежи к проекту растет. По отзывам ребят, от него они ожидают возможностей для развития лидерского потенциала и коммуникационных навыков, опыта работы в команде и знакомств с коллегами. Для многих эта площадка — возможность представить свои идеи и найти единомышленников.

На Северной дороге программа включает две обязательные составляющие — образовательно-развивающую и конкурсную. В этом году основная соревновательная программа дорожного этапа будет проводиться в формате конкурсов лидеров в регионах Северной магистрали. Участники продемонстрируют умение вести дискуссию, убеждать и мотивировать, ставить цели, реализовывать

идеи. Молодые лидеры с самым высоким потенциалом получают приглашение на дорожный этап программы.

Образовательно-развивающий блок будет направлен на то, чтобы ребята получили объемное представление о профсоюзе, прониклись его ценностями, а главное, захотели войти в число профсоюзных активистов.

«Главная составляющая успеха — команда: опытные участники и финалисты прошлых лет общаются с активными и энергичными новичками, чтобы каждый следующий молодежный слет проходил еще лучше», — делится опытом и председатель Молодежного совета Терпрофжел МОСЖЕЛТРАНС Денис Талакин.

В территориальной организации первый этап программы «Время молодых. Работники» прошел в формате «Стратегической сессии молодежи». Целью являлось раскрытие потенциала каждого участника, выявление лидерских качеств и тренировка нестандартного мышления.

Обсуждались проекты всемирных благотворительных акций, плюсы и минусы всероссийской кольцевой железной дороги и даже полеты в космос для расширения профсоюзного движения.

Перед участниками стратегической сессии выступил председатель ППО АО «ВНИИЖТ» Алексей Меньшиков — взаимодействие и наставничество укрепляют отношения, делает команду сильнее, а профсоюзное движение — доступным и интересным.

Одной из первых к реализации модуля программы «Время молодых. Работники» приступила и Восточно-Сибирская дорога.

Уже прошло два мероприятия — молодежный форум и

школа для профсоюзной молодежи.

«Отличительной особенностью форума Иркутского филиала стала идея объединить разные категории молодежи: молодых работников дороги, студентов Иркутского государственного университета путей сообщения, учащихся Лицея № 36 ОАО «РЖД». Школьники и студенты дали заряд энергии действующим работникам, а работающие поделились с подрастающим поколением своим опытом на понятном молодежи языке», — рассказал руководитель Иркутского филиала Дорпрофжел Сергей Жуйков.

В блоке решения ситуационных задач молодым активистам предстояло оценить реальные кейсы из практики профсоюзной деятельности. Например, как выстроить эффективную систему взаимодействия с членами профсоюза, работающими в разных населенных пунктах? Каким образом добиться осознанного профсоюзного членства? Что поможет привлечь молодых специалистов на север?

«Было сложно, но интересно соревноваться со студентами и работниками. Каждую ситуацию разбирали на части и пытались понять, что в первую очередь интересует конкретного человека или трудовой коллектив?», — отметила ученица Лицея № 36 ОАО «РЖД» Влада Рябич.

Гостями школы для профсоюзной молодежи стали профактивисты из Регионального отдела Дорпрофжел, а также представители ИргупСа и Иркутского авиационного завода.

Большой интерес вызвала встреча с бывшим руководителем службы корпоративных коммуникаций ВСЖД, а теперь детским писателем Евгением Хохряковым. Он рассказал об



Фото Егора Касьянова

Молодежный совет Дорпрофжел на ВСЖД одним из первых провел региональные этапы «Время молодых. Работники»

информационной войне, способах манипуляции сознанием, подмене понятий и необходимости трезво оценивать текущую обстановку и делать самостоятельные выводы.

Новой фишкой мероприятия стала «Мастерская талантов». Команды делали газету, монтировали ролик, подготавливали цифровой графический контент, организовывали благотворительное или оздоровительное мероприятие. «Я удивлена, насколько круто участники смогли проработать свои направления за столь короткое время», — поделилась организатор и председатель Молодежного совета Регионального отдела Дорпрофжел Анастасия Дьяченко.

Самой волнительной частью программы стала защита проектов. Лучшим групповым проектом — информационный продукт «Бонусы — это легко!». Это памятка для сотрудников, как зарабатывать баллы и тратить их в рамках бонусного пакета ОАО «РЖД».

В личном зачете первое место присуждено ведущему экономисту Евгению Ашировой. Она предложила использовать значок «Лучший работник станции Иркутск-Сортировочный» в качестве инструмента нематериальной мотивации.

В числе проектных работ оказались предложения по разработке программы развития социального добровольчества в части взаимодействия с людьми с ограниченными возможностями по зрению, пособие для дошкольников и серия сюжетно-ролевых игр для детей постарше для ознакомления с работой РОСПРОФЖЕЛ. Также участники школы отметили важность проведения программы, подобной «Времени молодых», но для членов профсоюза старше 35 лет.

«Меня подкупает важное качество молодежи — вы не боитесь говорить. Открытый диалог позволяет высказать то, что у человека на душе, поделиться новыми идеями и наболевшими проблемами. Уверяю, что профсоюз и руководство дороги слышат вас. До встречи на дорожном этапе. Его мы решили провести в июне совместно со слетом молодежи ВСЖД», — отметил по итогам проведения двух мероприятий председатель Дорпрофжел на ВСЖД Игорь Милостных.

Павел Греков,  
Нина Лисицина,  
Павел Мирошников,  
Наталья Захарова  
Дорпрофжел на ВСЖД, СЖД,  
МЖД, Терпрофжел  
МОСЖЕЛТРАНС



## Охрана труда

## Помощники и советники

Накануне Всемирного дня охраны труда, который отмечается 28 апреля, руководитель технической инспекции труда — главный технический инспектор труда профсоюза Андрей Лазарев рассказал «Сигналу» о значении уполномоченных по охране труда профсоюза для обеспечения безопасных условий труда.



— Андрей Геннадьевич, уполномоченные по охране труда — это помощники для руководителя или контролеры?

— В первую очередь, помощники. Перед ними не стоит задача быть контролерами. Так как они работают в коллективе, — а в большинстве своем это работники, трудящиеся в цехах, на участках, которые из первых рук получают информацию о том, что происходит в коллективах, — то они, возможно, даже больше, чем работодатель, влияют на формирование культуры безопасности. Их функция — это не только выявление нарушений, но и их профилактика.

Кроме того, уполномоченные работают совместно с председа-

телем первичной профсоюзной организации и технической инспекцией труда, также передавая им информацию о нарушениях, требующих устранения. Если прибегать к статистике, то в прошлом году они провели более 249 тыс. проверок, выявили 365 тыс. нарушений, выдали более 534 тыс. предложений по улучшению условий труда и более 360 требований о приостановке работ.

— Сколько же уполномоченных по охране труда действует на предприятиях, где работают члены РОСПРОФЖЕЛ?

— Положение об уполномоченном (доверенном) лице по охране труда РОСПРОФЖЕЛ рекомендует устанавливать их численность в пределах 1% штатной численности работников. Но она варьируется на разных предприятиях. Например, в ОАО «РЖД» в наиболее травмоопасных подразделениях, таких как «Трансэнерго», Центральная дирекция инфраструктуры, Центральная дирекция по управлению движением, этот норматив составляет 3%. А если в цифрах, то количество уполномоченных по охране труда среди членов РОСПРОФЖЕЛ составляет 19,1 тыс., из них 13,1 тыс. — в ОАО «РЖД».

Но результаты работы важнее формальной численности. Очень важно, что профсоюз и общественники не отделяют себя от специалистов, занимающихся вопросами охраны труда по долгу службы, — инженеров, мастеров, руководителей любого уровня. Это совместная работа, и в ней не бывает мелочей, и ее успешность зависит от понимания, желания, в том числе уполномоченных по охране труда изменить ситуацию, не принимать сложившийся порядок вещей.

— Уполномоченный по охране труда — работа на общественных началах. Почему работники соглашаются на нее?

— Во-первых, это авторитет. Уполномоченными обычно становятся работники, которые пользуются уважением в коллективе и которым коллеги доверяют. Это неравнодушные люди, стремящиеся помочь коллективу и работодателю.

Во-вторых, они имеют не только обязанности, но и права и гарантии своей деятельности. В соответствии с тем же Положением об уполномоченном (доверенном) лице по охране труда РОСПРОФЖЕЛ их можно



УЛОТ из первых рук получают информацию о том, что происходит на предприятии

уволить, привлечь к дисциплинарной ответственности или перевести на другую работу только при согласии профсоюза.

В-третьих, уполномоченный также может быть представлен к поощрениям в соответствии с уставом профсоюза и имеет приоритетное право на получение путевок для санаторно-курортного лечения и включение в груп-

пы для участия в экскурсионных программах. А в соответствии с внутренними документами организаций, уполномоченный имеет право на дополнительную премию. В прошлом году, например, УЛОТ было выплачено более 23 тыс. руб. премии.

Беседовала  
Ольга Прямыцина

## Конкурс

## В нетрадиционном формате



Конкурс — отличная возможность в игровой форме «прокачать» знания

Ирина Токарева,  
Дорпрофжел на СВЖД  
Екатеринбург

На Свердловской железной дороге традиционный конкурс уполномоченных лиц по охране труда прошел в нетрадиционном формате.

Руки в волнении теребят кнопку, на экране появляется вопрос, и команда громко радуется, что первой успела «зажечь шарик». Дело за малым — дать правильный ответ. Но не каждой команде это удается. Главный инженер дороги Алексей Пидяшов, открывая мероприятие, пожелал участникам, чтобы им

сопутствовала удача, и она бы здесь действительно не помешала.

Эмоции зашкаливают, игроки пытаются выработать стратегию и полностью сосредоточиться, чтобы набрать максимальное количество баллов. Так в формате брейн-ринга проходил командный этап конкурса. Ему предшествовало индивидуальное тестирование: по QR-коду соревнующимся открывался электронный опросник, который необходимо было пройти за 20 минут. «Сколько раз уполномоченные должны отчитываться о своей работе на заседании профсоюзного комитета?», «Какая рекомендуемая численность УЛОТ в

структурных подразделениях?», «Обязательно ли включать УЛОТ в комиссию по расследованию несчастных случаев?»...

«В подготовке к конкурсу мы работали совместно со службой по охране труда и промышленной безопасности. Именно специалисты этой службы подготовили конкурсные вопросы. Это по-настоящему сложные вопросы, позволяющие выявить максимально приближенные к деятельности УЛОТ знания», — поделился главный технический инспектор Дорпрофжел на СВЖД Дмитрий Москалюк.

Большинство участников конкурса с тестированием справились досрочно, а уполномоченных, показавших лучшие результаты в тестировании, ожидала «Своя игра». Это была настоящая битва: сложность вопросов заставляла участников передавать право ответа, что сказывалось на количестве заработанных баллов. Некоторые участники, пытались «играть» на стратегии выбирая простые, но «дешевые» по баллам вопросы, чтобы в случае неверного ответа потерять меньше баллов, другие прицельно метились в один, но «дорогой» чтобы одним верным ответом заработать максимальное количество баллов, и очень рисковали.

Конкурсная комиссия держала в тайне результаты по ка-

ждому этапу, сохраняя интригу до конца.

«В этом году мы максимально задействовали цифровые средства коммуникации. Это современно, требует минимума времени на подсчет результатов, а значит, конкурс проходит динамичнее. Главное, хотелось добавить состязанию адреналина, чтобы это был не сухой срез знаний, а наполненные эмоциями соревнования. Соревновательный дух порождает желание быть лучше, а значит, надеюсь, послужит мотиватором в дальнейшем развитии», — отметил первый заместитель председателя Дорпрофжел на СВЖД Игорь Южаков.

В последнем испытании участники могли уже расслабиться и отдохнуть, потому что им предстояло продемонстрировать домашнее творческое задание: видеоролик, рассказывающий о роли профсоюза в охране труда на предприятии.

В командном зачете лучшими признана команда Нижнетагильского региона.

«Подготовка к конкурсу была занятием непростым, так как в нашу команду попали железнодорожники, чьи рабочие места находятся далеко друг от друга: два человека из Кушвы, три из Нижнего Тагила. Это победители предварительного тестирования, которое проводилось в

регионе, — уточнил технический инспектор Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СВЖД Федор Гончар. — Совместно со специалистами по охране труда готовили команду дистанционно и теперь искренне рады, что все усилия были не напрасны. Ребята показали себя на высшем уровне, отрыв по баллам был значительный».

Бригадир освобожденной железнодорожной станции Пермь-Сортировочная Дарина Быкова является уполномоченной по охране труда меньше года, поэтому победа в индивидуальном зачете стала для нее неожиданностью.

«Я, можно сказать, новичок и первый раз принимаю участие в этом конкурсе, — призналась победительница. — Перед конкурсом читала много нормативной документации, подошла к подготовке серьезно. Работа УЛОТ позволяет мне чувствовать себя нужной: я обязательно анализирую, какие данные я как уполномоченный предоставляла и какие из них были отработаны и мне искренне радостно, что я приношу пользу коллективу и предприятию».

Участники конкурса еще долго обменивались впечатлениями.

«Новый формат значительно оживил конкурс, мы видим положительный отклик от участников», — заключил Дмитрий Москалюк.



## Условия труда

# «Вредность» вернули

Наталья Соловьева,  
Дорпрофжел на ДВЖД  
Хабаровск

По результатам внеплановой специальной оценки условий труда 22 слесарям по осмотру и ремонту локомотивов, а также слесарям по ремонту подвижного состава ремонтного локомотивного депо Сахалинское (ТЧР-37) участка производства станции Холмск пункта технического обслуживания локомотивов вернули «вредность», установив итоговый класс условий труда 3.1 по фактору производственной среды и трудового процесса — тяжесть трудового процесса.

Еще в прошлом году в Сахалинском филиале Дорпрофжел ДВЖД поступило обращение работников участка производства станции Холмск по ремонту и техническому обслуживанию локомотивов о нарушении их прав при проведении специальной оценки условий труда.

«При проведении СОУТ не проводились измерения факторов производственной среды и трудового процесса, таких как шум, вибрация, параметры микроклимата, химический фактор. По результатам измерений и оценки условий труда по показателям тяжести трудового процесса рабочее место № 27, слесаря по осмотру и ремонту локомотивов в пунктах технического обслуживания, отнесли к классу 2, резко снизив исходный показатель — 3,2», — говорит руководитель Сахалинского филиала Дорпрофжел Марина Деревцова.

Сахалинский филиал Дорпрофжел ДВЖД инициировал проведение государственной экспертизы условий труда для оценки качества проведения СОУТ. Она выявила ряд нарушений.

Так, идентификация вредных и опасных производственных факторов на рабочем месте № 27 была осуществлена без учета производственного оборудования, материалов и сырья,

используемых работниками и являющихся источниками вредных (опасных) производственных факторов.

Также оценка тяжести трудового процесса проведена без учета выполнения работ, связанных с подъемом и перемещением вручную груза более 14 кг.

При фактическом выполнении работ в позе «стоя» и «неудобном положении» оценка проведена по «свободной позе» и «неудобной позе».

Эксперт по СОУТ не учел наиболее актуальные данные о продолжительности выполнения на рабочих местах видов работ по данным фотографий рабочего дня.

Учитывая выявленные нарушения, Сахалинский филиал Дорпрофжел ДВЖД предложил начальнику Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава Дмитрию Жеребцову организовать проведение внеплановой СОУТ на рабочем месте № 27.

В итоге в марте этого года семи слесарям по осмотру и ремонту локомотивов, а также 15 слесарям по ремонту подвижного состава участка производства станции Холмск ТЧР-37 спец-оценка была проведена. Чтобы исключить нарушения, СОУТ прошла в присутствии главного инженера депо, представителя Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава, председателя ППО, а также представителя Сахалинского филиала Дорпрофжел ДВЖД.

Итогом работы, которая длилась в течение года, стало возвращение «вредности».

«Инженер по охране труда ТЧР-37 Юлия Хе ознакомила работников под роспись с новыми результатами специальной оценки условий труда прямо на собрании, на котором мы сообщили работникам участка производства станции Холмск ремонтного локомотивного депо Сахалинское эту новость», — говорит Марина Деревцова.

## Точка зрения

# Общее дело

Во Всемирный день охраны труда, тема которого в этом году — «Безопасная и здоровая рабочая среда — основополагающий принцип и право в сфере труда», члены профсоюза рассказали о состоянии дел в этой области на своих предприятиях.

**Вадим ВАЛИЕВ,**  
технический инспектор труда Тындинского филиала Дорпрофжел на ДВЖД:

— Представителям профсоюза есть о чем рассказать во Всемирный день охраны труда в трудовых коллективах. За первый квартал 2023 года техническая инспекция труда Тындинского филиала Дорпрофжел на ДВЖД провела 15 проверок, выявила 88 нарушений. Приостановлена работа одного производственного участка, семи единиц различного технического оборудования, эксплуатация которого представляла реальную угрозу жизни и здоровью работников. Четырежды приостанавливалось выполнение различных работ.

Работа технической инспекции труда дает конкретные результаты, связанные с улучшением условий труда и санитарно-бытового обслуживания работников. К примеру, в столовой дома отдыха локомотивных бригад на станции Верхнезейск заменена неисправная электроплита. По требованию технической инспекции труда обследовано административное здание Верхнезейской дистанции пути на предмет соблюдения температурного режима в помещениях здания в зимний период. Приняты определенные решения для устранения недостатков. Приведены в соответствие с требованиями документов ОАО «РЖД» дома отдыха локомотивных бригад на станциях Верхнезейск и Дипкун. Два работника Дипкунской дистанции пути обеспечены спецодеждой. В санитарном помещении здания АБК контейнерной площадки станции Тынды восстановлен смеситель умывальника.

**Олег Приходько,**  
председатель первичной профсоюзной организации дирекции инфраструктуры Орловского региона Московской дороги:

Охрана труда является общей ответственностью как для работников, так и для руководства предприятия, и может быть успешной и эффективной только при взаимодействии работников и работодателя.

На нашем предприятии это условие соблюдается — работники выполняют все требования охраны труда, работодатель создает безопасные условия, в срок предоставляет необходимое оборудование и средства индивидуальной защиты. А что бы и в дальнейшем поддерживать состояние охраны труда на высоком уровне, необходимо своевременное обучение работников охране труда и проведение анализа производственных рисков с устранением несоответствий.

Действительно эффективными являются те мероприятия, которые позволяют работникам активно участвовать в процессе и приобретать новые знания и навыки в области охраны труда. Очень часто во время таких мероприятий проводятся викторины и соревнования по безопасности труда, мастер-классы по пользованию инструкциями и средствами индивидуальной защиты, игры-тренинги и т.д.

Стимулировать работников соблюдать требования охраны труда можно, проводя обучение в интерактивном формате, при котором работники активно участвуют в обсуждении и поиске решений возникающих проблем. Не меньшую эффективность дает проведение анализа и рефлексии по случившимся происшествиям или авариям на предприятии, это возможность увязать ключевые понятия безопасности труда с реальными случаями из рабочей жизни.

**Игорь Ильченко,**  
главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Красноярской железной дороге:

— Уровень состояния охраны труда на Красноярской железной дороге можно оценить как доста-

точно высокий.

Как в целом в РЖД, в границах Красноярской железной дороги уже на протяжении семи лет внедряется система оценки профессиональных рисков. С 1 марта прошлого года эта процедура стала обязательной, и наша техническая инспекция уделяет данному вопросу особое внимание.

Помимо СОУТ, система оценки и управления профессиональными рисками помогает дополнительно исключить для работника угрозы травмирования, получения осложнения здоровья. То есть помимо вредных и опасных производственных факторов сейчас мы оцениваем потенциальную опасность и вероятность проявления рисков, которые не подпадают под эти критерии. Приятно видеть, что на предприятиях происходит внедрение мероприятий, которые призваны исключить эти риски совсем или снизить вероятность их наступления.

**Александр Ефимов,**  
технический инспектор труда профсоюза Брянского регионального обособленного подразделения Дорпрофжел на МЖД:

— Если давать оценку состоянию охраны труда в структурных подразделениях нашего региона, то в целом можно было бы поставить оценку «стремится к хорошему». Значительно улучшены вопросы производственного быта, обеспечения специальной одеждой и средствами защиты, инструментом. Отлажена и действует система проведения медицинских осмотров и обучения, регулярно проводится специальная оценка условий труда, реализуются программы по улучшению условий и охраны труда в подразделениях. Делается много, но и вопросов, требующих решения, еще достаточно, в том числе и внедрение и поддержание культуры безопасности.

Наиболее часто выявляемыми нарушениями в структурных подразделениях являются неудовлетворительное содержание рабочих мест и санитарно-бытовых помещений, использование СИЗ с истекшим сроком периодических испытаний, а также применение переносного электроинструмента и удлинителей, не прошедших периодическую проверку.

**Вера Кузванова,**  
табельщик станции Смычка ДЦС-4 Свердловской дороги:

— У движенцев самая опасная работа, она связана непосредственно с управлением движением. Много факторов риска в этой работе. Служба охраны труда принимает исчерпывающие меры, а мы, уполномоченные по охране труда (УЛОТ), являемся частью этих мер. Нам профсоюз помогает в нашей работе, используя нестандартные методы работы в нашем обучении, например, для нас готовят интересные обучающие ролики, проводят конкурсы. Так, я недавно принимала участие в конкурсе на лучшего УЛОТ, который проводил профсоюз. Проблема в работе уполномоченного в том, что мало людей верят в необходимость этого дела или боятся, что работодатель будет наказывать. Но в конкурсе участвовал главный инженер дороги Алексей Пидяшов, участие таких высоких руководителей мотивирует работать эффективно и не бояться. Раз руководство поддерживает уполномоченных по охране труда, значит, на нас рассчитывают и мы можем что-то изменить в охране труда на благо своих коллег и предприятия в целом.

В области охраны труда ответственность двухсторонняя: это дело не только работодателя, но и работника. И наша задача — донести до работодателя ту информацию, которую работники не могут рассказать по разным причинам. От осознания работником необходимости заботиться самому о своей жизни через точное соблюдение инструкций зависит не только его жизнь и здоровье, но и жизнь и здоровье его коллег, и репутация предприятия в целом.

Я уполномоченный по охране труда с прошлого года, поэтому пока только перенимаю опыт коллег о том, как на других предприятиях проходит день охраны труда.

Фото Романа Балабина





# С паровозом на всю жизнь

Фото из личного архива Вадима Гукова

## Машинист

Елена Павлова,  
корр. «Сигнала»

Вадим Гуков учил актера Владимира Машкова жарить яичницу на лопате и ругался с Никитой Михалковым, дважды «лишил жизни» Анну Каренину и угощал тортом бурого медведя. У него солидная фильмография и вагон киношных баек. А ведь его профессия с киноиндустрией никак не связана. Но она редкая и уважаемая в железнодорожных кругах — более 30 лет Вадим Гуков водит паровозы приписки эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Финляндский.

Не было у молодого Гукова иной дороги, кроме железной. Дом его бабушки в Новом Петергофе находился недалеко от железной дороги, и он трехлетним пацаненком постоянно бегал туда смотреть на поезда.

«Самой любимой игрушкой у меня была железная дорога, которую подарили родители, когда я пошел в первый класс, — рассказывает Вадим Гуков. — Эта реликвия немецкого производства хранится у меня до сих пор. Еще до детского сада я решил, что буду водить поезда. После школы поступил в ПТУ имени Суханова, конечно же, на помощника машиниста тепловоза».

Слесарную практику проходил в автотормозном цехе Ленинград-Финляндского депо, где был паровозный участок. «В то время на железной дороге паровозов в эксплуатации почти не было, работали они преимущественно в промышленности, и мне до них особого дела не было. Но живой огонь в топке, клубы пара — все это меня невероятно привлекло. Я видел, что отношение к паровозам совершенно другое, буквально почтительное. А ремонтники и машинисты, работавшие с ними, рассказывали множество захватывающих историй», — говорит Гуков.

Историями этими Вадим буквально заболел. С тех самых пор и пропал он как машинист тепловоза, хотя продолжал осваивать профессию. «Я начинал работать на тепловозах с машинистами, которые успели поработать на паровозах. Они меня «разглядели» и показывали, что бы мне пришлось делать, если бы я работал помощником на паровозе. Это мне очень пригодилось в дальнейшей работе. Сам начал литературу почитать, знания впитывал, как губка воду. Но больше ценной информации все же получал от старшего поколения, а не из книг», — вспоминает Вадим Гуков.

Отучившись на помощника машиниста тепловоза, после службы в армии он также получил свидетельство помощника машиниста паровоза. А должность эта крайне ответственная,



он чуть ли не основное лицо на паровой машине. Это сейчас провести тяжелый поезд — искусство машиниста. А на паровозе — заслуга помощника, обеспечивающего машину паром. На 80% мощность паровоза зависит именно от того, как он в топку уголь кидает.

Да-да, не кочегар этим занимается, а именно помощник машиниста. Кочегар только доставляет уголь из тендера и сыплет в специальный лоток, а в топку кидает помощник. Кидать нужно равномерно, требуется знать, в какой момент кидать, а когда не нужно, когда следует закачать воды. Давление пара ведь должно быть постоянным и равномерным. Для успешной поездки помощник должен знать профиль пути не хуже машиниста.

«Лично мне работать за помощника нравится больше, ведь паровоз топить — это целая наука, которая нарабатывается опытом и дается не всем. В былые времена за грамотных помощников у машинистов до драк доходило. Уголь на колосник должен ложиться равномерно, не закрывая пламени. Самое сложное — правый дальний угол топки (а для левшей — левый). Лопату приходится хитро подкручивать в конце броска, чтобы уголек в этот угол лег. Меня учили топить «веером», то есть рикошетом от стенки топки. Уголь ударяется о стенку и отлетает обратно, при этом мелкие куски отлетают дальше, ближе к центру топки, а крупные остаются вблизи стен, где тяга больше», — делится секретами мастерства Вадим Гуков.

Кочегар на паровозе — третье лицо. Опытный кочегар потом становится помощником машиниста. «На большом паровозе бригада состоит из трех человек, у всех троих на паровозе работа физически тяжелая, ведь там везде механика. Машинист участвует и в ремонте паровоза

на линии, потому что процесс очень трудоемкий, он помогает своей бригаде при чистке зольника топки, когда требуется работать колосником, ключом. Если паровоз работает на нефтяном отоплении, то есть подача мазута регулируется вентилями, уголь в топку кидать не нужно, тогда третий человек не нужен. На Детской железной дороге, на маневрах при депо, на киносъемках и на паровозах небольшой мощности также допускается локомотивная бригада из двух человек», — рассказывает Вадим Леонидович.

Во времена СССР паровозная тяга использовалась преимущественно в киноиндустрии. Вадим Гуков по сей день водит паровозы в кино. «Всех фильмов и не упомнишь: «Анна Каренина» — и американская, с Софи Марсо, и наша, с Татьяной Друбич, «Романовы. Венценосная семья», «Сибирский цирюльник», «Цитадель», «Край», «Конь белый», Нас-то в кадре нет, паровоз снимался, а мы им только управляли», — говорит Вадим Гуков.

Тем не менее, Софи Марсо он вживую видел, — она забиралась на паровоз фотографироваться, а потом и в очереди за кофе рядом в столовке стояли. Кстати, именно ее в роли Анны Карениной Вадим первой «лишил жизни».

Некоторые фильмы снимают очень долго. «На съемках фильма «Край» мы месяцев девять фактически жили на паровозе. Роль главного героя — машиниста паровоза, исполнял Владимир Машков. Мы ему показали, как нужно обращаться с паровой машиной, он быстро усвоил и даже сам управлял, и уголь подбрасывал, и воду накачивал. Также мы его научили жарить яичницу на лопате, и, когда к нам приехал бывший глава РЖД Якунин, Машков лично понес ему эту яичницу», — вспоминает грандиозные съемки Вадим Гуков.

После развала СССР паровозы активно стали использоваться в туристическом комплексе, и работы прибавилось. Три депо Октябрьской железной дороги, в которых эксплуатировались паровозы, объединили, — теперь все локомотивные бригады-паровозники работают бок о бок. Гукову сейчас 56 лет, но в депо Санкт-Петербург-Финляндский до сих пор трудятся представители старшего поколения, которых он очень уважает. Сам Вадим Гуков в минувшем году получил почетный знак «Лучший машинист паровоза».

Фактически каждый машинист паровоза — штучный товар. Но в этом деле не только люди уникальны, но и машины. Например, паровоз-кинозвезда «Овечка» — Ов-324 постройки 1905 года, — сложно точно подсчитать, в скольких фильмах он снимался. Машинисты называют его «наш главный артист».

Несколько лет назад на Октябрьской дороге восстановили узкоколейный паровоз Кп4-447 — специально для детской железной дороги. А водит его Вадим Гуков, ведь, он, как и все паровозники, беспредельно предан своему делу. И, как оказалось, привлекают его и другие паровые машины.

Так, киношники познакомили его когда-то с капитаном частного парохода Валентином Сыромятниковым. Отставной военный моряк — такой же невероятный поклонник паровых машин, сумел сохранить списанные за ненадобностью пароходы, построенные в 1901–1902 годах, — «Колпино» и «Дункан». До начала 90-х годов они ставили бакены на Неве, а потом стали никому не нужны. Так объединились два увлеченных человека. Гуков даже в Швеции на фестивале побывал вместе с Сыромятниковым и его пароходами, помогал ему там.

Сегодня Вадиму Гукову обидно, что до сих пор никто не понимает коммерческого значения пароходов, а ведь они не менее выгодны, чем паровозы. И не менее интересны. Но сегодня лишь один колесный пароход «Гоголь» занимается пассажирскими перевозками — в Архангельске.

В фильме «Поезд» 1964 года с Бертом Ланкастером в главной роли старый машинист Буль говорит: «К паровозу нужно относиться как к женщине. Если будешь относиться к нему плохо, он твою жизнь превратит в ад». Вадим Гуков полностью согласен с этим утверждением.

«Каждый паровоз со своим характером. Он требует к себе отношения как к живому существу. Если относиться к нему безалаберно, то и ответ будет таким же. А если за ним ухаживать, ремонт делает своевременно, на него можно положиться — машина вывезет тебя в любой ситуации», — считает Вадим Гуков.

## Волонтеры

### Гордимся нашей страной

Павел Мирошников,  
Дорпрофжел на МЖД  
Москва

В Московской дистанции инженерных сооружений Анастасия Феськова трудится всего три года. Но и за столь короткий срок сумела заявить о себе и в производственной, и в общественной жизни. Сегодня она — председатель актива молодежи дистанции. Она не только аккумулирует различные идеи, но и участвует в их реализации, занимается волонтерством.

«Я хочу помогать людям, нуждающимся в этом, и быть полезной обществу, — говорит Настя. — Хочу, чтобы мир вокруг нас стал лучше, чтобы каждому человеку было приятно осознавать, что он кому-то нужен».

Это стало понятно во время пандемии, когда такая поддержка особо требовалась молодым людям. А в начале этого года на заседании актива молодежи зашел разговор о гуманитарной помощи участникам СВО.

«Им нужна наша поддержка, — обратилась Анастасия к ребятам, которые сразу же поддержали своего лидера. — Не остались в стороне начальники предприятия Иван Викторов, заместитель начальника дистанции по строительству Александр Гаврюшин, председатель ППО Юлия Евграфова. А ремонтник Николай Руденок изъявил желание доставить груз в приграничную зону».

Несколько месяцев Московская дистанция инженерных сооружений отправляет гуманитарную помощь мобилизованным железнодорожникам и нашим военнослужащим в зону специальной военной операции. В середине марта Анастасия вместе с группой добровольцев отвезли гуманитарку в Брянскую область и в приграничной зоне передали ее адресатам.

«Передавая груз, услышали слова благодарности от военных, — рассказывает Настя. — Горжусь, что люди в дистанции откликнулись на призыв. Наши мужчины накануне 23 февраля отказались от подарков профсоюза, посчитав, что на эти средства лучше закупить что-то нужное в зону СВО».

Сейчас волонтеры Московской дистанции инженерных сооружений готовятся к очередной отправке гуманитарного груза.

Фото из архива Анастасии Феськовой



Досуг

# Здесь начинается Россия

Валентина Барашкова,  
Дорпрофжел на МЖД  
Москва

**В Петропавловске-Камчатском прошёл 29-й Авачинский лыжный марафон, в котором приняли участие более 500 спортсменов.**

Трасса проходит в живописных местах у подножия вулкана Авачинская сопка, высота которого 2741 м. Марафон знаменит своим 30-километровым кругом с

крутыми подъемами. Из-за сложных погодных условий организаторы сократили дистанцию с 60 до 51 км. Малый Авачинский марафон остался без изменений в дистанции и составил 30 км.

В соревнованиях приняли участие биатлонисты, лыжники, любители спортивного ориентирования. Среди них и машинист электропоезда моторвагонного депо Железнодорожная Московской дороги Евгений Сазонов. Туристическую поездку в Петропавловск-Камчатский ему, как

постоянному участнику и призеру различных соревнований по лыжным гонкам организовал профсоюз.

«Задача соревнований — привлечь не только профессионалов, но и спортсменов-любителей, которые готовы «добежать до вулкана» в одной компании с чемпионами мира и Олимпийских игр. Я искренне благодарен руководству Московско-Курского РОП за предоставленную возможность принять участие в лыжном марафоне. Трасса шикарная, лучшая в России с видом на Авачинский вулкан!» — говорит Евгений.

Составил Алексей Пискунов

	«Отшлифованное» умение	«Штрих» кистью	Вдавленное место	Лекарство от засухи	Фигурный прикид	Садовый цветок
Он быстрее рыси	Снимок в рулонах	Блюда из макарон	Летняя машина	Вуаль-однодневка	Пехота в квадрате	
«Отец» предложения	Цена услуги	Чукча на нартах	Сногсшибательная «рыба»	Гибель шахматного короля		
Школьная рутина	Старт в поднебесье	Мушкетёрская «заколочка»	«Проверочная» норма соли	Облом для вратаря		
Сыграл роль Гарри Поттера	Кормилица семьи	Грубая насмешка	Лучшая часть того света	«Противовес» лимону в чае	Молодечество	
SOS-служивец	Товарная завёртка	«Хмурый» филин	Главком Золотой Орды	Фиолетовый кварц		
Актер в постельной сцене	Острова в Вест-Индии	Балласт для кобылы	Каменный авторитет	Вход в избу	40-й президент США	Маэстро подвигов
Сезон, разделяющий людей	Театральное «ещё»	Девиз у рекламщиков	Девиз у рекламщиков	Сказочная несушка	Враг Отелло	Оттуда выходят «под мухой»
Шарики в бульоне	Плавающее ограждение	Девиз у рекламщиков	Девиз у рекламщиков	Город Нью...		
Певец войны						



Ответы на сканворд, опубликованный в № 14

**По горизонтали:** Барнаул. Нега. Лемминг. Осёл. Ибис. Ушанка. Смысл. Джек. Тубо. Завтра. Эскиз. Камаз. Искус. Ласт. Осло. Черта. Диана. Горе. Дамбо. Бобр. Пар. Ухаб. Десант. Брюс. Дело. Спил. Квас. Язык. Дейл. Рост. Иран. Ахинея. Цой. Саид. Кинг.

**По вертикали:** Пессимист. Баллистик. Рамки. Азия. Лягушка. Блуза. Сдоба. Уезд. Натёк. Аванс. Место. Злодей. Исчадие. Стена. Уют. Рампа. Апорт. Баня. Образец. Русский. Адидас. Белена. Доклад. Старик. Сони. Стяг. Сен.

История

# Лучше поездом

Ольга Прямыцина,  
корр. «Сигнала»

**В 2001 году Россию впервые в качестве руководителя КНДР посетил Ким Чен Ир. После этого он еще два раза приезжал в нашу страну, в 2002 и 2011 годах, и каждый раз на поезде.**

Но именно в первый раз северокорейский лидер проехал почти через всю страну — от российско-корейской границы до Москвы.

Кстати, северокорейские лидеры традиционно путешествуют на поезде, вызывая тем самым массу догадок, почему они выбирают именно это средство передвижения для длительных поездок. В 2001 году Ким Чен Ир объяснял свой выбор тем, что должен проделать тот путь, которым по российским просторам прошёл его отец Ким Ир Сен. Также он считал, что такое путешествие даст ему более полное представление о том, как живет Россия.

Об этом в своей книге «Восточный экспресс. По России с Ким Чен Иром» написал Константин Пуликовский, бывший тогда полномочным представителем президента РФ в Дальневосточном федеральном округе. Он сопровождал высокопоставленного гостя в поездке по России. Он же подробно рассказал в своих воспоминаниях о поезде Ким Чен Ира.

Поезд включал апартаменты северокорейского лидера, вагон для переговоров, вагон-ресторан, вагон для автомобилей, в котором стояли два бронированных мерседеса, остальные занимали сопровождающие его специалисты. В отличие от российских вагонов, они были разделены не на девять купе, а на пять одноместных.

Как пишет Пуликовский, поезд лидера КНДР задолго до визита в Россию проходил обкатку от северокорейской станции Туманган через станцию Хасан до Уссурийска. Расстояние в 238 км состав преодолевал примерно за шесть часов. Железнодорожная колея в КНДР уже, чем в России, поэтому железнодорожники отработывали перестановку колесных пар под вагонами. Но как только поезд с Ким Чен Иром поехал по Приморскому краю, буксы стали перегреваться. При-

шлось останавливаться в чистом поле для технического осмотра.

Кстати, журналисты обычно называют поезд северокорейских лидеров бронепоездом. По словам очевидца, это неверно, и вагоны самые обычные, из брони сделан только пол в штабном вагоне. А вагон, в котором во время путешествия регулярно встречались Ким Чен Ир и российская сторона, его отцу Ким Ир Сену подарил Сталин.

Визит Ким Чен Ира начался 26 июля 2001 года в 8:00. Поезд пришел на станцию Хасан с небольшим опозданием. Чтобы компенсировать слишком низкую платформу, плотники заранее изготовили деревянные площадки с лесенками. Но машинист проехал мимо, и площадки оказались не у дверей вагонов, а по центру. Пришлось срочно передвигать их в нужное место.

Для российской стороны были подготовлены семь вагонов. Их и пять корейских сформировали в один состав, и визит Ким Чен Ира начался.

Перед составом, в семи минутах хода от него, шел другой локомотив, задачей экипажа которого было сообщать о неожиданных препятствиях.

Внутренний дизайн корейского поезда, как пишет Пуликовский, отличался хорошим вкусом и комфортом. В вагоне переговоров висели два больших плоских экрана — для просмотра фильмов и демонстрации карты, на которую выводилась информация о тех местах, через которые проезжал поезд. Также корейский состав имел космическую связь, во всех вагонах — компьютеры с общей сетью.

Официальный визит Ким Чен Ира в Россию в 2001 году продлился с 26 июля по 18 августа. В пятницу 3 августа его поезд прибыл в Москву на Ярославский вокзал, затем гость посетил Санкт-Петербург и 8 августа снова был в Москве.

А 18 августа состав вернулся на станцию Хасан в Приморском крае. Российские вагоны отцепили от корейских, после чего состав проехал немного вперед, и электровоз затормозил на Мосту дружбы, три пролета которого — российские, шесть — северокорейские. Так закончился 24-дневный визит тогдашнего лидера КНДР в Россию.



24 дня лидер КНДР путешествовал по просторам России



Работники Северо-Западной дирекции скоростного сообщения высадили деревья и кустарники, облагородили клумбы с цветами, выполнили покрасочные работы и привели в порядок территорию



Работники аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ приводили в порядок историческую площадку «Паровозное депо Подмосковная»



Работники аппарата Дорпрофжел на МЖД приняли участие в субботнике на территории клинической больницы «РЖД» им. Н.А. Семашко



Сотрудники Федеральной грузовой компании пришли на весеннюю уборку с детьми



В Екатеринбурге первый субботник железнодорожников состоялся на стадионе «Локомотив»



Сотрудники аппарата управления Московско-Тверской пригородной пассажирской компании убрали территорию от мусора, отмыли турникеты и кассовые павильоны

**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. Прямыцина  
Ведущий дизайнер: С. Протасова

ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ  
В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.

Адрес: 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д. 24  
Телефон: (499) 262-17-66

Интернет: <http://rosprofzhel.ru>  
E-mail: [pashkalovanv@rpzt.ru](mailto:pashkalovanv@rpzt.ru); [volkovamn@rpzt.ru](mailto:volkovamn@rpzt.ru)  
[PryamitsynaOV@rpzt.ru](mailto:PryamitsynaOV@rpzt.ru)  
E-mail: [volkovamn@ckrpgt.org.rzd](mailto:volkovamn@ckrpgt.org.rzd)

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.

Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, д. 38  
Тел: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62  
<http://www.redstarph.ru>; E-mail: [kr\\_zvezda@mail.ru](mailto:kr_zvezda@mail.ru)  
При перепечатке ссылка на «СИГНАЛ» обязательна.  
Выходит 48 номеров в год. Общий тираж: 82 052 экз.  
Номер подписан: 25.04.2023. Номер заказа: