



Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 09 (1125)
16–22 марта
2023 года

t.me/rosprofzhel_rzd



youtube.com/@user-rr3cf6gl2q



vk.com/rosprofzhel_main



rosprofzhel.ru



Метро «окольцевали»

Фото Владислава Куликова



Машинист — одна из самых востребованных профессий в московском метро, только Большую кольцевую линию обслуживают 500 представителей этой профессии

Развитие

Елена ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Более 6 тыс. рабочих мест было создано для обслуживания открытой в марте Большой кольцевой линии (БКЛ) Московского метрополитена. С ее запуском увеличилось и количество членов профсоюза.

Полноценное движение по всей линии стало возможным благодаря метростроителям, решившим сложные задачи в короткие сроки. Планы по созданию подобного метрокольца были еще во времена СССР, но реализовать столь нужный для города проект удалось только сегодня.

«Метрополитен получил Большую кольцевую линию протяженностью 70 км с 31

станцией и тремя электродепо, — рассказывает председатель Дорпрофжел на Московском метрополитене Владислав Еланский. — На линии предусмотрено 87 маршрутов электропоездов из восьми вагонов, подвижной состав самый современный: «Москва 2019», «Москва 2020». Он комфортабелен, нравится пассажирам, а с точки зрения эргономики рабочего места машиниста — самый современный и удобный. С открытием БКЛ метрополитен получил более 6 тыс. рабочих мест. Основные профессии — машинист электропоезда, дежурный по станции, монтер пути, электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования, слесарь-электрик по обслуживанию и ремонту оборудования, инспектор службы безопасности».

Пока БКЛ обслуживают два электродепо — «Замоскворецкое» и «Нижегородское», которое накануне ввели в эксплуатацию. В перспективе ожидают открытие третьего — «Аминьевского», которое станет 22-м по счету и одним из крупнейших.

На участке в 15,7 га построят около 60 зданий и сооружений, включая отстойно-ремонтный корпус, мотодепо, рельсосварочную станцию, склад, камеру мойки составов, здание для эксплуатационного персонала, административно-бытовой корпус.

В депо будут трудиться примерно 1350 человек, которым создадут все условия для эффективной работы и полноценного отдыха. Так, в административном здании откроется столовая для работников, а также комнаты отдыха локомотивных бригад.

В состав медицинской службы войдут кабинеты: предрейсовых осмотров, врача, процедурный, прививочный, медицинского психолога и комната восстановительных мероприятий.

«Кроме того, оборудуют спортивный и тренажерный залы, кабинет инструктора по физической культуре, актовый зал на 180 мест и хозяйственные помещения: прачечную, гладильную, помещения для хранения спецодежды», — рассказывает Владислав Еланский.

БКЛ обслуживают более 500 машинистов. Это одна из самых востребованных специальностей в метро, сегодня здесь работает более 5,5 тыс. машинистов и продолжается прием на эту профессию. Средняя зарплата по итогам прошлого года составила более 135 тыс. руб.

Окончание на стр. 02

Гарантии

Новый договор

В АО «Компания «МТА» впервые за несколько лет заключен коллективный договор. Срок действия — до 31 октября 2025 года.

Его подписание стало возможным благодаря настойчивости профсоюзной организации.

АО «Компания «МТА» занимается гидромеханизированными работами. В данный момент ее специалисты работают на отсыпке подходов к мосту через реку Обь у Сургута. Ее первичная профсоюзная организация входит в Терпрофжел Западно-Сибирских транспортных строителей.

«В 2016 году в последний раз был подписан коллективный договор. С этого года компания была не раз реорганизована, что влияло на заключение документа соцпартнерства», — говорит председатель Терпрофжел Западно-Сибирских транспортных строителей Валерий Шипичкин. — Сегодня первичка предприятия насчитывает более половины штатных сотрудников. Это позволило заключить новый коллективный договор».

Сотрудникам не только вернули все льготы и гарантии, действующие ранее, но и добавили новый пункт. Теперь работники, «за многолетний добросовестный труд, высокие показатели в служебной деятельности, личный вклад в решение производственных задач» награжденные нагрудными знаками компании, получают ежемесячную персональную надбавку.

«В зависимости от вида знака, размер выплаты составляет от 2300 до 5800 руб., — говорит Валерий Шипичкин. — Работникам есть смысл стремиться к тому, чтобы получить этот знак, надбавка — хороший стимул для них работать эффективней».

4,6 млрд руб.
было потрачено
в прошлом году
на Красноярской
магистрали на
реализацию
льгот и гарантий,
предусмотренных
колдоговором.

ЖТК

Еда со смыслом

Елена Павлова,
корр. «Сигнала»

В этом году дома отдыха локомотивных бригад Дальневосточной железной дороги оснастят «умными холодильниками». Помимо этого, АО «Железнодорожная торговая компания» (ЖТК) приступила к разработке стандарта комфортного сервиса объектов общественно-го питания.

Созданием комфортной среды для железнодорожников ЖТК занимается в рамках программы развития человеческого капитала ОАО «РЖД». За минувший год вместе с управлениями железных дорог был проведен ремонт ряда объектов общепита холдинга.

«В экостиле были отремонтированы столовые и буфеты на Куйбышевской и Московской железных дорогах. Сегодня эти обновленные предприятия питания привлекают больше посетителей, что, соответственно, повышает уровень среднего чека», — рассказывает заместитель директора по развитию Московского филиала АО «ЖТК» Екатерина Иванцова.

Помимо этого, к концу 2022 года было внедрено стандартизированное меню по единым технологическим картам. На многих предприятиях общественного питания ЖТК в меню ввели диетические и вегетарианские блюда. Всего за прошлый год ЖТК предоставила более 8,5 млн единиц питания, причем более 1,5 млн из них составляли диетические блюда.

«Кроме того, в прошлом году на Западно-Сибирской железной дороге был реализован пилотный проект «Фабрика-кухня», представляющий собой производство фасованного индустриального питания, то есть блюд высокой степени готовности», — говорит Екатерина Иванцова. Его мощность позволяет производить до 10 тыс. блюд в смену.

Эта модель питания основана на популярной технологии приготовления блюд «cook and freeze» («приготовь и заморозь»). Блюда приготавливаются, затем подвергаются шоковой заморозке и хранятся в морозильном шкафу при температуре от -18 °C до -25 °C. Доставка готовой продукции осуществляется в изотермической таре, на месте



Столовая эксплуатационного локомотивного депо Брянск-2 Московской магистрали была отремонтирована в экостиле

пищу остается только подогреть.

«В рамках централизации производственных процессов все столовые оснастят современным технологичным оборудованием для регенерации ранее приготовленных кулинарных блюд, а само приготовление блюд и продуктов высокой степени готовности будет осуществляться на фабрике-кухне на высокопроизводительном оборудовании, затем распределяться в столовые», — рассказывает Екатерина Иванцова.

Современные системы питания уже внедрены на одном из предприятий Московской железной дороги — в доме отдыха локомотивных бригад Бекасово. Там установлен бесконтактный автоматизированный канал продажи готовой продукции — «умный холодильник». Эксплуатация таких технологий позволит предоставлять питание в труднодоступные отдаленные регионы железных дорог.

«Ключевыми задачами на текущий год мы определили установку «умных холодильников» в домах отдыха локомотивных бригад Дальневосточной железной дороги, а также выход фабрики-кухни на Западно-Сибирской магистрали на полную про-

ектную мощность», — рассказывает Екатерина Иванцова.

Также ЖТК разработает стандарт комфортного сервиса объектов общепита. В итоге будет создан бренд-бук объектов общественного питания РЖД, определяющий единый типовый стандарт технологического и дизайнерского оформления помещений общепита. За основу будут взяты реализованные в прошлом году проекты.

«Бренд-бук, в первую очередь, подразумевает единый стандарт по оснащению производственных зон, оформлению дизайна гостевых зон и использованию фирменного стиля. Например, будет разработана форма одежды единого образца, брендированная посуда, будут определены принципы подбора оборудования, требования к ремонту помещений и так далее. Одновременно в рамках этого стандарта мы планируем разделить объекты на типовые форматы, а именно: буфет, столовая полного и доготовочного циклов», — говорит Екатерина Иванцова.

После того, как стандарт комфортного сервиса будет утвержден, его использование рекомендуют к тиражированию на всей сети РЖД.

Фото Дорпрофжел на МЖД

Официально

12 апреля 2023 года в Москве созывается отчетная конференция ППО ОАО «РЖД» с повесткой дня:

— О работе профсоюзного комитета первичной профсоюзной организации ОАО «Российские железные дороги» РОСПРОФЖЕЛ за период с 15 октября 2020 года по 12 апреля 2023 года.

— Отчет о работе контрольно-ревизионной комиссии первичной профсоюзной организации ОАО «Российские железные дороги» РОСПРОФЖЕЛ за период с 15 октября 2020 года по 12 апреля 2023 года.

Развитие

Метро «окольцевали»

Окончание. Начало на стр. 01

Поскольку потребность в машинистах в метрополитене большая, для ускорения процесса была подготовлена программа обучения на составы типа «Москва». «Теперь она длится не 6 месяцев, а 4,5, причем без потери качества подготовки. То есть сократилась она не за счет уменьшения часов обучения, а за счет эффективности. Кроме того, у электропоездов «Москва 2019», «Москва 2020» многие системы компьютеризованы, что упрощает управление ими. Поэтому обучение машиниста происходит быстрее», — уточняет Владислав Еланский.

Метрополитен — один из надежных работодателей столицы. В начале года здесь работали более 68 тыс. человек. Из них более 64 тыс. (то есть 93,42%) состоят в РОСПРОФЖЕЛ. С открытием БКЛ увеличилось и число членов профсоюза.

На всех станциях метрополитена, в том числе и на новых, трудятся работники разных профессий — от уборщиков до начальников станций. Все эти рабочие места распределены и находятся под контролем профсоюзных организаций по профессиональной принадлежности. Например, дежурные по станции, начальники станций и прочий персонал станций состоят в ППО Службы движения. А те, кто обслуживают эскалаторы, — в ППО Эскалаторной службы. Так что все новые работники пополнили эти профорганизации, создавать новые первички Дорпрофжелу не пришлось.

«Пока депо «Нижегородское» строилось, все его 80 работников входили в профорганизацию электродепо Выхино. Теперь, когда предприятие ввели в эксплуатацию, туда переводятся действующие машинисты депо «Замоскво-

рецкое», 350 из них уже стали работниками «Нижегородского». Мы сыграли на опережение и провели небольшую реорганизацию: по профсоюзной линии работников депо «Нижегородское» переподчинили в ППО депо «Замоскворецкое». Была проведена работа, связанная с реестром, заявлениями, — всем, что необходимо для того, чтобы сохранить членов профсоюза», — говорит Владислав Еланский.

Дорпрофжел организовал встречи руководства обоих депо с трудовыми коллективами. Людям объяснили, что они ничего не потеряют, у них сохраняются все гарантии коллективного договора и, самое главное, гарантии, касающиеся так называемых вредников, а также в части организации оздоровления работников, детского отдыха, новогодних подарков, материальной помощи и прочие.

«И никаких острых или конфликтных ситуаций не возникло. С нашей стороны была единственная просьба — написать заявление на членство в ППО электродепо «Замоскворецкое». Мы не потеряли ни одного члена профсоюза», — уточняет председатель Дорпрофжел.

Пока строится электродепо «Аминьевское», оперативный персонал для него готовится в депо «Нижегородское». «Работающий там председатель первички ведет подбор профсоюзного комитета, мы присматриваемся к кандидатам на должность председателя ППО депо «Аминьевское», и есть люди, которые готовы в будущем заниматься этой работой. Мы уже привлекаем их к нашей профсоюзной деятельности, потом направим на обучение, и, когда предприятие введут в эксплуатацию, у нас уже будет готов профсоюзный костяк», — говорит Владислав Еланский.

Фото mos.ru



Пока Большую кольцевую линию обслуживают два электродепо — «Замоскворецкое» и «Нижегородское», в перспективе ожидают открытие третьего — «Аминьевского», которое пока строится

Прямая речь

Елена Терещенко, председатель первичной профсоюзной организации ЖТК:

— В результате всей этой работы улучшится качество питания железнодорожников. А для наших работников улучшатся условия труда: они будут работать на новом оборудовании, в отремонтированных столовых и буфетах будет чище и красивее, современные вытяжные вентиляционные системы с качественными фильтрами позволят избежать большого скопления пара, копоти, дыма и жира и сохранять микроклимат в производственных помещениях на комфортном уровне влажности и температуры. Это положительно отразится на производительности труда.

Тяга

Мечты сбываются

Ирина Токарева,
Дорпрофжел на СвЖД
Екатеринбург

Машинист эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Пассажирский Свердловской дирекции тяги Оксана Соколова начала водить пассажирские поезда на участке от Екатеринбурга до станции Дружинино, но в ближайшее время планирует освоить маршрут на Тюмень.

Отправляя 6 марта Оксану Соколову в первый самостоятельный рейс, председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гарашенко подчеркнул, что за «ее плечами целый состав с пассажирами, за безопасность которых она отвечает».

«Я и не гадала, что после преподавательской деятельности в Туринской слободе уеду в город и буду работать сначала в торговле, а потом стану железнодорожницей, — признается Оксана. — Когда попала на железную дорогу, загорелась желанием водить пассажирские поезда, и вот путь к мечте успешно пройден. Впереди ответственная работа, ставлю себе новую задачу: не просто прове-

сти поезд, а еще и с экономией. Это считаю верхом профессионализма».

Женщина с благодарностью отзывается о своих наставниках и машинисте-инструкторе. Признается: когда только пришла работать в депо, два года назад, отношение со стороны коллег было настороженным.

«Сейчас в коллективе все больше ребят, относящихся с пониманием. Вот и в первом рейсе со мною в кабине был опытный помощник Альберт Касимов, — призналась она. — Меня поставили в график на общих основаниях, поэтому трудиться буду как все».

По словам председателя первички депо Свердловск-Пассажирский Павлина Братцева, принадлежность к женскому полу — не повод вводить особые условия. «Оксана — в первую очередь машинист. Поэтому график общий, нет никаких преференций, единственное, что «плечи» будут выбраны те, где в домах отдыха локомотивных бригад предусмотрены «женские» комнаты отдыха: Дружинино, Пермь и Тюмень», — пояснил он.

Кстати, сегодня в депо трудятся помощниками машинистов шесть девушек.

«Отношения дружеские, создан свой чат, где мы решаем все вопросы, поддерживаем друг друга и делимся информацией», — уточняет Соколова.

В ближайшее время девушка-машинист будет работать на плече Екатеринбург — Дружинино протяженностью 85 км, но есть планы получить заключение и на Тюмень.

«На стажировке уже ездила в Тюмень, — делится Оксана. — Когда освою эти два «плеча», мне дадут самый сложный участок — «плечо» на Пермь. Он трудный не потому что длинный — 385 км, а из-за сложного профиля».

Беседа с Оксаной происходит в кабине локомотива. В процессе общения она с трепетом гладит приборы управления и признается, что волнения перед нестандартными ситуациями в поездке еще есть.

«Знаю, что теряются и опытные машинисты, а я еще «зеленая», но силы в себе чувствую, — признается она. — Где бы я раньше ни работала, я никогда не чувствовала такой заботы о рабочих, как здесь! Соцпакет на дороге прекрасный. Чего стоит спецодежда. Мне для выполнения должностных обязанностей во время



Фото Владислава Куликова

обслуживания локомотива выдали столько спецодежды, что пришлось коробками грузить в машину. Ботинки, сапоги, очки, наушники, несколько костюмов... Когда дети увидели меня в форменном костюме, ахнули, да и сама я горжусь, чувствую себя важной и нужной, приобщенной к большой компании».

Радует Оксану — многодетная мама — и тому, что есть возможность отправить ребенка по путевке в детский оздоровительный центр «Талица».

«Я когда пришла в депо, сразу вступила в профсоюз и застраховалась от профнепригодности. Считаю, что поступила дальновидно. Медкомиссия конечно, пугает, а с другой стороны, это мотиватор следить за своим здоровьем», — говорит машинист.

Оксана Соколова видит свое будущее на железной дороге, поэтому поступила в Уральский государственный университет путей сообщения, где получает высшее образование.

Безопасность

Переездам поставили условия

Ольга ПРЯМИЦИНА,
корр. «Сигнала»

С 1 сентября в силу вступают новые «Условия эксплуатации железнодорожных переездов». По сравнению с предыдущим документом в новый внесены дополнения и изменения. «Условия» направлены на усиление безопасности движения.

Документ определяет критерии, по которым переезды обязаны обслуживаться работником, или должны быть установлены те или иные средства, регулирующие движение транспорта. Это, в частности, шлагбаум, заградительная сигнализация, противотаранные устройства. В этом списке появи-

лись и новые устройства, например, такие как табло обратного отсчета времени до включения красных сигналов на светофорах и устройство автоматизированного удаленного управления и (или) контроля свободности зоны переезда.

Кроме того, внесен дополнительный критерий, по которому переезд должен обслуживаться дежурным работником.

С 15 до 30 дней увеличен период оповещения водителей автотранспорта о переводе переезда на обслуживание без дежурного.

Увеличено значение максимальной скорости движения поездов (до 160 км/час и выше), при котором устанавливается минимальное время прекращения движения

автотранспорта через переезд.

Сокращены разделы «Условий...», относящиеся к исполнению должностных обязанностей дежурного по переезду и других причастных работников, их действиям в нестандартных и аварийных ситуациях. Например, в новом документе нет абзаца, касающегося действий дежурного во время прохода поезда, нет и раздела о том, как действовать в случае ДТП и иных внештатных ситуаций.

Однако, по словам заместителя руководителя технической инспекции труда по безопасности движения аппарата ЦК профсоюза Николая Ефремкина, это не означает, что вышеупомянутые обязанности снимут с работников.

«Владельцы этих объектов должны будут принять свои локальные нормативные акты, в которых будут прописаны исключения из «Условий...» пункты, регламентирующие порядок работы дежурных по переезду», — поясняет он.

Сегодня на сети РЖД эксплуатируется 10 298 переездов, из них 2203 обслуживаются дежурным.

Несмотря на обилие технических устройств, долженствующих препятствовать выезду машин на переезд, и штрафы, полагающиеся за нарушение ПДД, по словам дежурных, водители нередко пытаются обогнать другие машины прямо на переезде, проскочить на красный свет. Итог — более 200 ДТП каждый год (согласно ста-

тистике за последние пять лет). В среднем 130 пострадавших и 40 погибших.

При этом все аварии произошли по вине водителей автотранспорта, грубо нарушивших ПДД. А 80% столкновений автомобильного и железнодорожного транспорта произошло на переездах III и IV категорий, не обслуживаемых дежурным.

Для повышения уровня безопасности движения запланировано оборудование регулируемых переездов, не обслуживаемых дежурным, автоматическими шлагбаумами, перекрывающими половину проезжей части автомобильной дороги. По инвестиционной программе этими устройствами планируется оборудовать 158 переездов, в перспективе — еще 476. Сегодня их опытная эксплуатация проводится на Московской железной дороге.

Кроме этого, разработчики «Яндекс. Навигатор» и владельцы автомобильных дорог вносят в указанную систему данные о переездах, почти 1 тыс. уже занесены. Навигатор будет информировать водителей о приближении к ним.

В рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» до 2035 года планируется построить и реконструировать 441 автодорожный путепровод, из них 38 на Восточном полигоне. Это позволит закрыть 475 переездов.

При столкновениях поездов с тяжелой автотранспортной тех-

никой страдают и локомотивные бригады — получают тяжелые травмы, бывают и летальные исходы. Поэтому профсоюз настаивает на том, что кабина локомотива должна быть крепкой и надежной, чтобы защитить машиниста и помощника. РОСПРОФЖЕЛ обращался с этим вопросом в Дирекцию тяги, итогом стала разработка технических требований к системе защиты бригад при аварийном столкновении подвижного состава с препятствием, в соответствии с которыми каркас кабин локомотивов будет производиться усиленным и укрепленным.

«В настоящее время не только новые локомотивы проектируются и производятся с учетом этих требований, но и разработаны технические решения по усилению кабин машиниста при капитальном ремонте эксплуатируемых серий локомотивов», — говорит Николай Ефремкин.

А с 2020 года по предложению профсоюза в коллективном договоре ОАО «РЖД» действует норма о компенсации за восстановление психоэмоционального состояния работников локомотивных бригад после наезда на людей или транспортные средства.

Тем не менее, никакие компенсации и технические средства не спасут, если водитель решил пренебречь правилами пересечения переезда. Так что главная рекомендация автолюбителям — соблюдать осторожность.

Фото Владислава Куликова



Данные о переездах внесут в «Яндекс. Навигатор», который будет информировать водителей о приближении к ним

Первичка

Стальной путь партнерства

Фото: omk.ru

АО «ОМК «Стальной путь» входит в группу Объединенной металлургической компании (ОМК). На предприятиях ОМК по причине их специализации действуют несколько профсоюзов и у каждого — свой коллективный договор. Однако в АО «ОМК «Стальной путь», работники которого являются членами РОСПРОФЖЕЛ, документ социального партнерства один из лучших. В этом уверен председатель ППО Вагонных ремонтных компаний Юрий ПЕТЬКИН.



— Юрий Валентинович, АО «ОМК «Стальной путь» — сервисная компания по ремонту грузовых вагонов, в состав которой входят 35 депо в 26 субъектах России, 12 вагонных колесных мастерских, 3 сервисных центра по ремонту касетных подшипников и 3 участка текущего отцепочного ремонта. Как организована в компании профсоюзная работа?

— Мы не отходим от принятой РОСПРОФЖЕЛ концепции взаимодействия между профсоюзными организациями территориальных и вертикальных организаций профсоюза. Стараемся решать задачи и возникающие проблемы сообща с регионами.

К сожалению, в АО «ОМК «Стальной путь» у нас работает всего один освобожденный председатель ППО — Светлана Тропина, которая возглавляет первичку в вагонном ремонтном депо Курган. Остальные председатели не освобождены от основной работы. Конечно, им не всегда удается своевременно реагировать на возникающие и требующие бы-

строого решения вопросы. Тому есть объективные причины: кто-то отдыхает после ночной смены, кому-то необходимо ехать в командировку. В общем, совмещать работу и общественную нагрузку нелегко.

Хотя благодаря современным средствам связи нам удается контактировать со всеми председателями, рассылать им необходимые документы, собирать кворум для проведения профсоюзных конференций и заседаний профсоюзного комитета.

— Сколько всего человек работает в компании, много ли молодежи, какое профсоюзное членство?

— 6,5 тыс. человек. Из них 30% — молодежь до 35 лет. Профсоюзное членство на большинстве предприятий — 84%. Но в нескольких депо — Сасово (председатель ППО Юлия Литвинова), Елец (председатель Наталья Селезнева), Златоуст (председатель Елена Сабирова) — профсоюзная организация объединяет всех работников. Конечно, нам есть над чем работать, поэтому ищем пути решения, а самое главное, мотивацию для работников, которые пока еще не вступили в профсоюз.

— Как выстроена система социального партнерства?

— Совместная работа ППО с руководством компании АО «ОМК «Стальной путь» строится на взаимном уважении и принципах социального партнерства. Мы достаточно доверительно общаемся с управляющим директором Максимом Гулидовым, руководителями управлений и служб компании. Обсуждаем вопросы



заработной платы, охраны труда, улучшения санитарно-бытовых помещений и многое другое.

Главное в работе с руководителями компаний — уметь слышать друг друга. Иными словами, находить ту золотую середину, при которой труд работников будет достойным, с ответственным подходом к своему делу, без брака, производственного травматизма с соблюдением режима отдыха и других необходимых нормативов. При таких идеальных условиях и высокая зарплата будет эквивалентна затраченным усилиям.

С 2021 года на предприятии действует программа «Комфортное депо», цель которой обеспечить до 2024 года на каждом предприятии хорошие санитарно-бытовые условия — новые раздевалки, душевые, туалеты, комнаты приема пищи. Она закроет базовые вопросы комфорта на каждом предприятии.

— На предприятиях Объединенной металлургической компании действует не только РОСПРОФЖЕЛ?

— На некоторых заводах работают первички Горно-металлургического профсоюза России, Российского профсоюза работников атомной энергетики и промышленности, Российского профсоюза работников агропромышленного комплекса. Мы регулярно общаемся с коллегами, возглавляющими профорганизации. Два раза в год проводится социальный совет холдинга

ОМК, в котором участвуют генеральный директор, руководители департаментов и представители профсоюзов. Как правило, на таких мероприятиях обсуждаются вопросы социальной направленности.

На всех заводах заключены коллективные договоры.

Должен отметить, что в АО «ОМК «Стальной путь», где действует РОСПРОФЖЕЛ, коллективный договор — один из лучших.

— Полностью ли был выполнен коллективный договор на 2020–2022 годы? Чем от него отличается новый документ социального партнерства?

— Новый трехлетний коллективный договор АО «ОМК «Стальной путь» был подписан 2 декабря прошлого года.

Стороны приняли ряд изменений в ранее действовавший коллективный договор. В целом новый документ получился социально направленным и сбалансированным. В нем сохранены все ранее действовавшие социальные гарантии. Но есть и изменения — в лучшую сторону. Введен новый пункт об обеспечении работников копанием горячим питанием. В прошлом году был запущен пилотный проект по организации питания в депо Нефтяная, Белогорск, Златоуст, отработан алгоритм взаимодействия с подрядчиком, получили обратную связь от коллег. Теперь этот опыт распространен на другие предприятия.

Кроме того, по просьбам работников Забайкалья и Восточной Сибири теперь для поездки в отпуск можно получить компенсацию не только стоимости проезда железнодорожным транспортом, но и авиасообщением. Также мы выделяем оздоровительные путевки членам профсоюза абсолютно бесплатно, они оплачивают только установленные государством налоги со стоимости путевок.

Оказываем помощь нашим работникам — членам профсоюза в связи с утратой жилья, стихийными бедствиями, тяжелыми операциями и другими обстоятельствами. В ситуациях, когда человеку трудно справиться одному, на помощь всегда приходит профсоюз.

В коллективном договоре каждый может найти для себя те социальные блага и гарантии, которые ему необходимы.

— Конкурентоспособна ли зарплата в АО «ОМК «Стальной путь»?

— С 1 февраля 2023 года АО «ОМК «Стальной путь» проиндексировала заработную плату работникам на 10%, часовая тарифная ставка рабочего I разряда теперь составляет 63,60 руб., что вполне сопоставимо с такой же тарифной ставкой холдинга ОАО «РЖД» и в АО «ВРК-1» (67,16 руб.).

Кроме того, ожидается индексация с 1 апреля в виде фиксированных доплат в зависимости от региона присутствия работника.

Беседовала Ирина Павлова

Справка

АО «ОМК «Стальной путь» вошла в группу Объединенной металлургической компании (ОМК) в 2019 году, когда ОМК приобрела у холдинга «РЖД» акции АО «ВРК-3» и присвоила компании новое название — «ОМК «Стальной путь».

Колдоговор

Гарантии выполняются

Ирина Павлова,
корр. «Сигнала»

В АО «АК «Железные дороги Якутии» подвели итоги выполнения коллективного договора за прошлый год.

Участники конференции отмечали рост грузооборота и пассажиропотока, что положительно отражается не только на прибыли компании, но и на благосостоянии каждого работника.

По словам председателя первички компании Натальи Онофрийчук, в Республике Саха кол-

лективный договор «АК «Железные дороги Якутии» по праву считается конкурентоспособным.

«Благодаря этому документу, разработанному представителями администрации и профсоюзного комитета, мы вместе решаем поставленные задачи: повышаем трудовую дисциплину, боремся против травматизма, улучшаем условия труда сотрудников, обеспечиваем проезд в отпуск, санаторно-курортное лечение самих работников и отдых их детей, — говорит она. — Для повышения уровня реальной заработной платы рабо-

тотатель ежегодно индексирует должностные оклады. С 1 января 2022 года заработная плата была увеличена на 5,8%, в июле — на 5,1%».

Социальные гарантии, прописанные в договоре, полностью выполняются. Сотрудники АО «АК «Железные дороги Якутии» раз в год имеют право на компенсацию стоимости санаторно-курортного лечения и дороги до места отдыха и обратно.

Работники, имеющие несовершеннолетних детей, ежегодно могут получить 50%-ную

компенсацию затрат на отдых и лечение ребенка в лечебно-профилактических учреждениях, летних лагерях, базах отдыха, а также 50% стоимости проезда ребенка до места отдыха и обратно. Это распространяется и на детей в возрасте до 23 лет включительно, если они являются студентами-очниками.

«Железные дороги Якутии» — современное предприятие, руководство которого заботится о работниках, — считает заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Андрей Карабанов. — Здесь созданы прекрасные

условия труда. Я был в цехах, где ремонтируют колесные пары локомотивов и сложнейшие двигатели, и убедился, что там не только прекрасное современное оборудование, но и тепло, светло, чисто. Люди обеспечены спецодеждой, средствами индивидуальной защиты, получают хорошую зарплату. В их распоряжении — физкультурно-оздоровительный комплекс, Культурный центр. Строится жилье. Руководство ЖДЯ и профсоюзная организация заботятся о будущем, развивая социальное партнерство».



Условия труда

Комфорт в кабинах

РОСПРОФЖЕЛ последовательно выступает за то, что кабины локомотивов должны быть не только функциональными, но и комфортными для машинистов и помощников. В них должны быть системы обеспечения микроклимата, санитарные узлы, бытовая техника.

Например, парк локомотивов только Западно-Сибирской дирекции тяги составляет 1635 единиц. Системами жизнеобеспечения — биотуалетами, вентиляцией и кондиционированием, микроволновыми печами и холодильниками — оборудованы 1145 машин. Кондиционеры установлены на 1145 локомотивах, биотуалеты — на 725.

1063 локомотива имеют холодильники, 496 локомотивов (серий 2ЭС6, 2ЭС6Б, 3ЭС6) — микроволновые печи. Сегодня существует потребность в дооснащении пяти локомотивов микроволновками в депо Тайга, в весенний комиссионный осмотр вопрос решат.

«Дирекции тяги и моторвагонного подвижного состава проводят большую работу в этом направлении — весь новый подвижной состав оборудован системами жизнеобеспечения, а при капремонте проводится дооборудование кабин, — отмечает заместитель председателя профсоюза Андрей Карабанов. — Но одновременно продолжают оставаться вопросы по технической исправности, своевременному обслуживанию и ремонту оборудования жизнеобеспечения, укомплектованности инструментом».

Однако, отмечают специалисты, сегодня ситуация гораздо лучше, чем была несколько лет назад. Например, пять лет назад технической инспекции труда Тындинского филиала Дорпрофжел на Дальневосточной дороге приходилось проводить плановые и внеплановые проверки функционирования систем и приборов жизнеобеспечения локомотивов. И каждая из них вскрывала серьезные нарушения.

«В локомотивах в массовом порядке не работали биотуалеты, были сломаны краны умывальников, отсутствовала вода в умывальных баках. Технические аптечки были разукрупнены, а в некоторых случаях их вообще не было. Отсутствовали устройства для подогрева пищи, были демонтированы холодильники», — говорит технический инспектор труда Тындинского филиала Дорпрофжел на ДВЖД Вадим Валиев.

Сегодня большая часть из этих недостатков осталась в прошлом, в том числе благодаря техинспекции. По результатам проверок руководителям предприятий выписывались предписания об устранении выявленных нарушений, обязательно контролировалось их исполне-



Фото Владислава Куликова

Весь новый подвижной состав региональных дирекций тяги оборудован системами жизнеобеспечения, а при капремонте проводится дооборудование кабин

ние. Там, где это было необходимо, к решению острых вопросов привлекались транспортная прокуратура, областная инспекция труда. На данный момент остался один проблемный вопрос — заправка водой умывальных баков в тепловозах серии 2(3)ТЭ25А «Витязь». В цехе ТО-2 сервисного локомотивного депо Тынды-Северная, где это должно выполняться, для этих целей отсутствует водопровод.

Дорпрофжел на Свердловской дороге, понимая важность содержания систем жизнеобеспечения, объявил 2022 год Годом культурно-эстетического состояния локомотива.

«Мы понимали, что все проблемы за этот период не решить, целью изначально было привлечь внимание к основным вопросам, оцифровать их, наметить организационные мероприятия», — говорит главный технический инспектор труда Дорпрофжел на СВЖД Дмитрий Москалюк.

Основной проблемой по итогам года стало состояние парка электровозов ВЛ-11 как наиболее возрастного. У машин этого типа фиксируется отсутствие щеток на стеклоочистителях, используются нестандартные зеркала заднего вида, нет регулируемых солнцезащитных штор, кресла в кабинах не соответствуют требованиям санитарных правил (изношена обшивка сидений, отсутствуют или неисправны подлокотники, сами кресла эксплуатируются без жесткой фиксации к полу). Кроме того, большинство машин на тракционных путях имеют открытый доступ в кабину из-за неисправности дверных замков и защелок.

Главный технический инспектор труда Дорпрофжел на КрЖД Игорь Ильченко констатирует, что есть проблемы с кондиционерами и биотуалетами на «Ермаках». Количество локомотивов, оборудованных системами кондиционирования, на Красноярской дороге составляет более 600 единиц (при общем количестве машин в 291 тепловоз и 689 электровозов). Но разнообразие марок кондиционеров разных производителей создает сложности в приобретении и поставке комплектующих и расходных материалов, обучении персонала. Обслуживание кондиционеров производится персоналом сервисных локомотивных депо компании «ЛокоТех-Сервис».

«Но ремонтникам все же удается содержать все кондиционеры в исправном состоянии, — говорит Игорь Ильченко. — На подвижном составе с большим сроком эксплуатации, не оборудованном системами кондиционирования, как вынужденная мера устанавливаются вентиляторы для создания хотя бы минимальных климатических условий в жаркий период».

Хуже дело обстоит с туалетами в «Ермаках», которых на балансе Красноярской дирекции тяги более 310 единиц. Их обслуживает аутсорсинговая компания ЗАО «Депо № 1» на станциях Иланская, Междуреченск и Мариинск.

Учитывая, что пробег между техосмотрами «Ермаков» на моторно-осевых подшипниках качения составляет 240 часов, а на подшипниках скольжения — 120 часов, туалетные системы без обслуживания находят-

ся на протяжении как минимум от 10 до 20 суток при проведении техосмотра, например на ПТОЛ Красноярск-Восточный, либо технического ремонта в сервисном локомотивном депо Абакан. Такое положение дел не может обеспечить условий для нормальной эксплуатации биотуалетов. Мониторинг исправности туалетных систем замкнутого типа дает неутешительные результаты — только около половины систем работоспособны.

О том, что от одного планового обслуживания локомотива до другого проходит слишком много времени, говорят и в Дорпрофжел на Октябрьской дороге. В результате биотуалеты, умывальники и системы кондиционирования оказываются в ненадлежащем состоянии.

Кроме того, в прошлом году, например, отсутствие подменного фонда систем кондиционирования могло привести к задержке выпуска пассажирских электровозов ЭП1 из ремонта объемом ТР-1. Тем не менее, парк локомотивов на Октябрьской дороге постепенно обновляется — в 2022 году поступило 15 новых тепловозов и электровозов. Также проводится замена кресел на виброзащитные, оборудование кабин вентиляторами.

По словам машиниста эксплуатационного локомотивного депо Бекасово-Сортировочное Московской дирекции тяги, общественного инспектора по безопасности движения поездов Александра Сафонова, есть минусы даже у новых электровозов 2ЭС6. Система жизнеобеспечения в них находится на высшем уровне: в кабине установлены

кондиционер, микроволновая печь, холодильник, все находится в исправном состоянии. Но умывальник и биотуалет при минусовых температурах не работают, так как в них замерзает вода.

Игорь Ильченко отмечает еще один негативный фактор — есть случаи хищения оборудования умывальников, устройств подогрева воды и самих биотуалетов, а также их повреждения. При работе объединенным локомотивным парком на Восточном полигоне пока еще не создана эффективная система контроля сохранности оборудования локомотивов в зоне ответственности Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной дирекции тяги.

О подобных происшествиях упоминает и Александр Сафонов. По его словам, появились случаи хищения инвентаря в машинах 2ЭС6, которым их укомплектовали на заводе. Выходом может стать оснащение локомотивов системами видеонаблюдения как в кабине машиниста, так и в машинном отделении.

Технические инспекторы держат на контроле состояние кабин локомотивов: регулярные проверки, обращения к руководителям с предписаниями об устранении нарушений помогают устранять недостатки, которых, как уже говорилось, стало существенно меньше. Но, полагают они, бригадам тоже следует уделять этому внимание.

«Правила технической эксплуатации однозначно запрещают эксплуатировать локомотивы с неисправностями систем жизнеобеспечения. Если бы сами машинисты проявляли принципиальность при приемке электровозов, в том числе и из ремонта, ситуация изменилась бы в лучшую сторону», — говорит Игорь Ильченко.

По мнению Дмитрия Москалюка, если машинисты и помощники не остаются в стороне, требовательно подходят при приемке машин после проведения ТО, участвуют в поддержании культурного состояния локомотива, равнодушны к сохранности инструмента, инвентаря и восстановленного оборудования кабин, все это идет в копилку комфортного локомотива.

«Чтобы улучшить систему жизнеобеспечения локомотива, необходимо привлекать локомотивные бригады, при их желании, к комиссионным месячным осмотрам. Ведь машинист лучше видит и знает, что необходимо для удобства в работе», — считает Александр Сафонов.

**Наталья Соловьева,
Елена Половинская,
Павел Мирошников,
Ирина Токарева,
Мария Бокова, Олег Гельвиг,
Дорпрофжел на ДВЖД, КрЖД,
МЖД, СВЖД, ЗСЖД, ОЖД**



Информирован и мотивирован

Лидер

Ирина Павлова,
корр. «Сигнала»

Рабочий день председателя ППО Лискинского центра организации работы железнодорожных станций Татьяны Боковец начинается с обновления информации в соцсетях и на профсоюзном стенде.

«Теперь новости можно узнать не только на профсоюзном стенде, — рассуждает Татьяна, — но и с помощью WhatsApp и «Телеграм», соцсети «ВКонтакте». Однако он должен быть всегда в порядке, просроченных новостей и старых газет на нем быть не должно».

По мнению Татьяны, сегодня трудно переоценить роль информационного обеспечения в мотивации профсоюзного членства. Жизнь ставит перед человеком новые задачи, решить которые в одиночку трудно, а то и вовсе невозможно. Вот тогда на помощь и приходит профсоюз.

«Очень важно, чтобы человек знал, чем занимается наша организация, каковы ее компетенции и возможности, — рассуждает Боковец. — Мы выпустили серию листовок, проиллюстрированных инфографикой, которые в доступной форме информируют всех работников центра о гарантиях и льготах членов РОСПРОФЖЕЛ, коллективном договоре, технической и правовой инспекциях, которые защищают права членов профсоюза. Это сыграло большую роль в укреплении наших профсоюзных рядов, где членство держится на уровне 99,7%».

Нельзя, конечно, сбрасывать со счетов и тот факт, что каждого



Фото Дорпрофжел на ЮВЖД

Детали

В 2021 году Татьяна Боковец отмечена почетным знаком ФНПР «За активную работу в профсоюзах», в 2022 году ей присвоено звание «Лауреат Премии Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей».

профсоюзный лидер знает лично и обращается по имени. А ведь ППО Лискинского центра организации работы железнодорожных станций — одна самых массовых профорганизаций Лискинского региона ЮВЖД, она насчитывает 1,3 тыс. членов профсоюза, работающих на 70 станциях от Воронежа до Поворино.

«Так само собой получилось, — улыбается Татьяна. — За те пять лет, что я возглавляю первичку, побывала на всех станциях, в том числе удаленных от Лисок более чем на 100–150 км, познакомилась и побеседовала с каждым работником».

Конечно, на станциях избраны профгруппорги, с которыми Боковец постоянно находится на связи. Но, поскольку она еженедельно бывает на линии, а за год успевает по два-три раза посетить каждую станцию, и сама она стала везде своим человеком. Знает, в каких условиях люди трудятся, проверяет, как выполняют обязанности уполномоченные по охране труда и общественные инспекторы по безопасности движения поездов. «От того, насколько своевременно мы реагируем на обращения или жалобы членов профсоюза, — убеждена Татьяна Боковец, — зависит успех в отстаивании тру-

довых прав работников, а также имидж профорганизации, влияющий на профсоюзное членство».

Татьяна, например, гордится, что ей при поддержке Дорпрофжел на ЮВЖД удалось привлечь внимание работодателя к проблеме бытового обустройства постов ЭЦ и решить ее. «Сегодня практически все посты дежурных обеспечены теплыми туалетами, — радуется она. — На нескольких из них (это буквально единицы) пока еще не сделан ремонт, но весной он завершится и там».

В прошлом году по инициативе первички была проведена спецоценка рабочих мест. «Было трудно, конечно, этого добиться, — сознается Татьяна. — Дело тянулось долго, мы сами искали экспертов, которые бы провели эту оценку, ничего не упуская. Я даже пожертвовала очередным отпуском, чтобы провести спецоценку тщательно, по всем правилам. И в результате благодаря настойчивости членов нашего профсоюзного комитета добились своего. Теперь 16 сигнальщиков на станции Лиски имеют класс вредности 3.1. Это очень важно. И по деньгам — они получают 4% доплаты, и для реноме нашей профсоюзной организации, которое выросло в глазах всего коллектива, в том числе — критически настроенной молодежи».

ППО одна из первых стала проводить смотры-конкурсы по охране труда и безопасности движения. Их теперь проводят каждый год, причем уже не по инициативе профкома, а по настоятельному требованию самих работников. «Конкурсы эти, — уверена Татьяна, — вносят большой вклад в обеспечение безопасности движения поездов. Ведь в них теперь

участвуют все — представители ревизорского аппарата, составители поездов, регулировщики скорости движения».

Когда Татьяна рассуждает о роли профсоюза, она никогда не начинает с подарков к празднику. «Подарки — это так, бантик, — улыбается она. — Главная цель профсоюза состоит в контроле за соблюдением трудового законодательства, пунктов коллективного договора, в отстаивании интересов своих членов. Не будет профсоюза — не будет и коллективного договора, главного нормативного документа, утверждающего наши льготы, гарантии и права».

Сегодня людям очень важно сохранить рабочее место, иметь хорошие условия труда. «И здесь важна та система социального партнерства, на принципах которой строятся отношения между работодателем и профсоюзной первичкой, представляющей трудовой коллектив. Это равноправие, уважение и учет интересов сторон, соблюдение законов и других нормативно-правовых актов, свобода выбора и добровольность принятия решений, обязательность выполнения коллективного договора. Благодаря профсоюзу предотвращаются трудовые споры, не разрастаются конфликты. Переговоры между профсоюзом и работодателем идут на пользу производственному процессу и психологическому климату в коллективе. Все это я объясняю ребятам, которые приходят ко мне на беседу при оформлении на работу. И я вижу, что они меня понимают правильно», — резюмирует Татьяна Боковец.

Дамская история

Хобби

Екатерина БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
Владивосток

Дежурная по станции Чернышевка Наталья Евтушенко искусно плетет из лозы. Только вместо ивовых прутьев мастерица использует бумагу. Разница абсолютно незаметна: та же теплая энергия, природная красота дерева, свечением проступающая изнутри.

Почти два года Наталья удивляет родных и знакомых своими работами. И с каждым разом они становятся все сложнее, изящнее, интереснее.

«Эту сумочку для своей подруги я сделала за три недели. Сначала подготовила чертеж, рассчитала материалы. Обычно для изделия использую газетную бумагу плотностью 48 гр/м². В типографии мне по заданным размерам сделали заготовки, —

рассказывает Наталья Евтушенко. — Затем начинается очень трудоемкий процесс: на спицу надо накрутить плотные трубочки. Всего на сумочку ушло около 450 штук. Следующий этап — обработка, окраска. Использую морилку под цвет дерева. При этом есть небольшие секреты: если поставить трубочку сохнуть, то получится однотонный цвет, а если положить — меланж. И, наконец, завершающий штрих — лак для прочности».

Но и это еще не все. Образ каждой вещи дорисовывают детали. Для дамской сумочки Наталье пришлось подобрать ткань и сшить чехол, который легко снимается; сходить к кожевнику, чтобы сделать крепления и ручки, придумать свой логотип и перенести его на экологичную деревянную визитку, которая служит дополнительным миниатюрным украшением.

Такая сумочка — не из хрупких, спокойно выдерживает вес в 5 кг.

За два года Наталья научилась делать не только дамские аксесуары, но и корзинки, хлебницы, даже коляски для кукол, от которых и дети, и взрослые приходят в восторг.

«В моей жизни случился непростой период, когда накопилась усталость, и, честно говоря, думала, что уйду с железной дороги, — продолжает она. — При этом всегда знала: сидеть без дела не смогу. Начала искать в интернете творческое занятие для души. И совершенно случайно наткнулась на плетение из бумажной лозы. А так как всегда занималась рукоделием (дома у нас висят картины, вышитые крестиком), то решила на эксперимент. Творческий процесс затянул меня, в итоге я успокоилась, и прошло желание менять работу».

Наталья не боится экспериментировать и отрабатывать новые техники. «Творчество — это отдых, эмоциональное равновесие, возможность выразить свою



Фото Дорпрофжел на ДВЖД

Вот на эту сумочку у Натальи ушло три недели

душу, внутреннюю красоту», — улыбается мастерица.

Заказчики находят Наталью по сарафанному радио.

«Мне интересно работать с каждым человеком индивидуально. При этом каждая вещь, которую делаю, не повторяется», — говорит она.

Наталья Евтушенко 27 лет трудится на железной дороге. Начала стрелочником, постепенно выросла до начальника станции Чернышевка. «А сейчас меня очень устраивает сменный график работы дежурного по станции. Он позволяет совмещать любимую работу и увлечение», — говорит она.

Волонтеры

В помощь приюту

Совет молодежи Тындинского территориального управления ДВЖД провел благотворительную акцию помощи бездомным животным «Доброе сердце».

Как рассказала заместитель председателя ППО Тындинского регионального центра связи Дарья Черепанова, в рамках акции были приобретены продукты питания для питомцев местного приюта, куда и были затем до-

ставлены. Также прошел сбор пожертвований, которые пошли на оплату гостиницы для бездомных животных.

Волонтеры не только внесли вклад в улучшение содержания питомцев приюта, но и узнали о том, какую в дальнейшем помощь они смогут оказывать лишенным крова животным.



Фото Дорпрофжел на ДВЖД

Составил Алексей Пискунов

Налог с выдачей марки	Шаблон в рукоделии	«Звучащий» пластик							
				Певца Пьеха		Закатил «солнце русской поэзии»		Вечно требует доказательств	
Место «в стороне от других»	Лёгкое раздвижное кресло	«Сани гороховые»							
				Команда собаке		Его лелеют и питают		Бутербродная накладка	
Главный «герой» первого фильма	Шалости по малости	Нешуточный спектакль							
			«Палка, палка, огуречик»	Сосед Саудовской Аравии	Схватка толстопузов				
Вуаль мусульманки	«Кричащий» плуг			Машина времени		Девятый ...			
			Рак дальнего плавания			Пылинки на полу		Крик звериной души	
«Пивная порция» в пабе	Запасная пара белья			Цветок из дачного букета					
			Детище драматурга			Деликатес в коношне			
Кошка Фрэнк Бок	«Роса» на трубах	Пряные семена	Антилопа	Суррогат	Печенье погорельцы				
				Пиво из паба					
«Изнеженная» часть фруктов	Мера с кепкой				Мясо в меню у нэнца				
				Клич					
Игра Рене Лакоста	«Жили-были» в сказке								
		Автоглаз	Крестьянская постройка	Элитная миссис					Иван для близких
Искажитель правды	Освистанное нарушение			Поднятая у Шолохова	Курица «с бантиком»	И озеро, и штат в США	«Прожигатель» наследства		
					Кто придумал Атоса?				
Один из кораблей Кука	Автор романа про Оцеолу			«Яблочный» учёный					
Лист книги					Её номер : 50-50-2				

Ответы на сканворд, опубликованный в № 08

По горизонтали: Укус. Трико. Вино. Рандеву. Пихто. Игуана. Крапива. Набат. Айкидо. Рапорт. Йог. Краля. Ротор. Мэри. Чета. Агент. Облако. Наталья. Обои. Медь. Струйка. Свита. Чертик. Брутто. Пассаж. Кабель. Харчо. Итог. Ватага.

По вертикали: Утилизатор. Спорткар. Стон. Тире. Попугай. Аорта. Дупло. Виват. Апина. Афоня. Переобувка. Романист. Горлодер. Кратер. Рига. Лань. Очко. Толмач. Елей. Тяга. Табаков. Ушу. Кит. Сипуха. Ржа. Тщета. Ольга.

История

Путешествие в Москву

Валерий Брок, внеш. корр. «Сигнала»

Станцию Цветочная знает далеко не каждый житель Северной столицы России, а зря — ведь через эту небольшую грузовую станцию семимильными шагами прошла вся история XX века.

Именно с Цветочной (тогда — Цветочной Площадки) 10 марта 1918 года литературный поезд 001 вывез большевистское правительство во главе с Владимиром Ульяновым (Лениным) в Москву. Тем самым столицей нового государства вновь стала Москва — после 200-летнего перерыва. Руководил переездом управляющий делами Совнаркома Владимир Бонч-Бруевич.

Решение о переезде Совнарком принял 26 февраля. Уезжать у всех на виду с Московского вокзала большевистское руководство не решилось, хоть и имитация этого была создана. Поэтому было принято решение осуществить это тайно, с одной из маленьких станций Путиловской ветви, затерявшейся в глубине промышленного пояса Санкт-Петербурга Московской заставы. «10 марта в семь часов вечера на Цветочную прибыл отряд латышских стрелков с пулеметами», — пишет историк. «Они быстро заняли посты на тендере паровоза С.245 и во всех вагонных тамбурах. Бригада железнодорожных рабочих тщательно осмотрела весь поезд. Затем была проверена колея от Цветочной Площадки до главной магистрали, ведущей на Москву.

Вечером Смольный был ярко освещен, как обычно, и ничто внешне не говорило о задуманной операции. В десятом часу от

Смольного отъехал автомобиль, в нем были Ленин, Крупская, Мария Ульянова и Владимир Бонч-Бруевич, вспоминавший позднее, что Владимир Ильич произнес, отъезжая: «Заканчивается петроградский период деятельности нашей центральной власти. Что-то скажет нам московский?»

Далеко не все лидеры партии восприняли идею переезда с восторгом. Оппозиционеры возглавлял председатель Петроградского Совета Григорий Зиновьев, опасавшийся падения своего влияния. «Большинство боялось, главным образом, дурного впечатления на петербургских рабочих», — вспоминал Лев Троцкий. — Мы с Лениным считали, что переезд правительства в Москву будет страховкой для всех — и для Петрограда в том числе.

Помимо «секретного» поезда, на Московском вокзале открыто готовились к отправлению еще два эшелона с делегатами Съезда Советов и имуществом наркоматов. В целях безопасности основной поезд должен был следовать между ними. Так или иначе, в 22:00 10 марта Совнаркомовский поезд с погашенными огнями отошел от Цветочной и почти через сутки прибыл в Москву.

«Мы глубоко убеждены, что перенесение столицы в Москву будет кратковременным», — сказал 16 марта на IV Всероссийском съезде Советов Григорий Зиновьев. «Те тяжелые условия, в которые поставлена революция, долго продолжаться не будут. И отряды международного пролетариата, которые вовремя не поспели на помощь, все же придут, чтобы спасти нашу социалистическую революцию...» Не сложилось.



Цветочная — грузовая станция Октябрьской железной дороги. Открыта в 1902 году



Студенты Петрозаводского филиала ПГУПС оказали волонтерскую помощь в проведении Фестиваля зимних видов спорта KARELIA SKIFEST



Железнодорожники Рузаевки КбшЖД проводили зиму первенствами по подледному лову рыбы на призы профсоюзных организаций



В Орловско-Курском регионе Московской железной дороги прошел турнир по шахматам среди мужчин и женщин



Сахалинские железнодорожники-волонтеры и члены их семей приняли участие в акции по изготовлению блиндажных свечей для военнослужащих, участвующих в СВО



Профактив эксплуатационного локомотивного депо Кандалакша ОЖД организовал для работников спортивный семейный праздник



Профорганизация студентов Лискинского промышленно-транспортного техникума организовала экологическую акцию «Батарейка». Студенты передали на утилизацию более 10 кг батареек