

## Теперь можно без жилета

Новая спецодежда со светоотражающими полосами не требует носки сигнальных жилетов.

Стр. 02

## «Пламя» из монтажников

На своей первой трудовой «целине» побывали бойцы студотряда «Пламя» ОмГПУСа.

Стр. 05

## Слово председателя

Председатель первички эксплуатационного локомотивного депо Кандалакша Николай Серегин о труде машиниста знает все.

Стр. 06



# Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 31 (1147)

14–20 сентября  
2023 года

t.me/rosprofzhel\_rzd



youtube.com/@user-rr3cf6gl2q



vk.com/rosprofzhel\_main



rosprofzhel.ru



## Каникулы на БАМе

Фото из архива ССО «Волжане»



Ребята из студенческого строительного отряда «Волжане» трудились на перегоне Янталь — Лена

### Стройка

Светлана Иванова,  
внеш. корр. «Сигнала»

Завершилась трудовая смена студенческих отрядов, работающих на Всероссийском строительном трудовом проекте «БАМ 2.0». Этим летом на стройках Восточного полигона было занято более 2,5 тыс. студентов железнодорожных и иных вузов. По итогам сезона будет выбран лучший отряд.

Стройка ведется в шести регионах, на протяжении более чем 4 тыс. км. Студенты профильных вузов (члены профсоюза, кстати) освоили на практике то, о чем им рассказывали преподаватели на лекциях.

«Наша база была на станции Лена, город Усть-Кут, а работали мы с путевой машинной станцией № 66 на перегоне Янталь — Лена. Занимались разборкой, укладкой пути, заменой плетей, очисткой щебня, — говорит

командир отряда «Волжане» Самарского государственного университета путей сообщения Карим Одинцов. — На себе почувствовали, что работа монтера пути — это не шутка, а очень серьезное дело».

«Волжане» попали, что называется, с корабля на бал. По приезду их сразу отправили на 18-часовое «окно» — надо было менять 4,2 км плетей. А самое продолжительное «окно» длилось 25 часов.

«Ничего такого страшного в этом нет, — улыбается Карим. — Важно было как можно быстрее сделать объем работы, чтобы открыть путь для движения».

Студенты едут на железнодорожную стройку уже подготовленными. В течение учебного года они проходят обучение разным специальностям, стажировку и, уже получив знания, выезжают на объекты.

Тем не менее, после двух месяцев на полигоне признаются — за это время они поня-

ли едва ли не больше, чем за два года института.

«На практике все познается быстрее и лучше, — говорит командир штаба студенческих отрядов Уральского государственного университета путей сообщения, командир студотряда «Эшелон» Ильяс Губайдуллин. — Это касается студентов и третьего, и четвертого курсов, которые изучают более узконаправленные дисциплины, чем, например, первокурсники, которые все же имеют больше дело с теорией. На стройке только практика, все можно пощупать. Я тоже перешел на 4 курс, и от себя могу сказать, что ощутил, каково это — строить железную дорогу своими руками».

Ильяс Губайдуллин с бойцами своего отряда — всего 23 человека — работал недалеко от поселка Магистральный, в рабочем городке Нарьянга. «Эшелон» готовил базу для прокладки второго пути БАМа: прокладывал электрические кабели и под-

ключал электрооборудование.

Труд бойцов тщательно зафиксирован — их производственные показатели учитываются и в конкурсе на звание лучшего студенческого отряда. У «Эшелона», например, это такие показатели, как разработка грунта, его откидывание, прокладка кабеля, обслуживание жилого городка. У «Волжан» — сборка и укладка плетей, километраж, количество затраченного времени и задействованных работников.

«Конкурсная система выстроена так, что считается и производственная деятельность отрядов, и мероприятия, проходившие после работы», — говорит командир штаба Всероссийского строительного трудового проекта «БАМ 2.0», студент 4-го курса факультета «Строительство железных дорог» Забайкальского института железнодорожного транспорта Михаил Бочаров.

Окончание на стр. 04

### Инициатива

## Гуманитарка ушла в Уссурийск

Тындинский региональный штаб волонтеров при местном территориальном управлении Дальневосточной железной дороги отправил гуманитарную помощь для коллег, пострадавших из-за подтопления.

Руководитель штаба — председатель цеховой профсоюзной организации вокзала Тынды Вера Лазукина через соцсети обратилась к горожанам с предложением помочь землякам.

Работники Тындинского центра организации работы железнодорожных станций, вокзала Тынды, других предприятий собрали деньги. К ним присоединились члены городского сообщества любителей бега. Средства перечислили на счет подтопленцев.

Из магазина «Модные мелочи» индивидуального предпринимателя Натальи Копман поступили комплекты детской одежды. Теплые кофты, колготки, спортивные костюмы и другие вещи предназначены ребятам от года до 14 лет. А коллектив Тындинской дистанции электроснабжения собрал большое количество мужской одежды.

Горожане принесли в пункт сбора предметы бытовой химии и санитарию, теплые вещи. В целом получилось почти двадцать больших коробок гуманитарной помощи. Оперативно удалось решить и вопрос транспортировки груза, транспортная компания «Тройка ДВ» безвозмездно выделила тындинским волонтерам грузовой автомобиль. Вместе с первой партией гуманитарки машина отправилась из Тынды в Уссурийск.

Продолжение темы на стр. 03

Заработная плата железнодорожников будет проиндексирована на 3% с 1 октября.



## Спецодежда



## Теперь можно без жилета

Ирина Павлова,  
корр. «Сигнала»

**В Центральной дирекции по ремонту пути проводится тестирование новых моделей специальной сигнальной одежды «РЖД-Сигнал».**

С начала прошлого года на склады путевых машинных станций поступило более 27 тыс. летних и 10 тыс. утепленных комплектов.

Как рассказал «Сигналу» начальник отдела охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля Центральной дирекции по ремонту пути Евгений Голубев, тестирование новых моделей проходит успешно. Они защищены от производственных загрязнителей и обладают высокой износостойкостью.

Эти выводы сделаны на основе отзывов работников, которые ими пользовались. Они положительно оценили не только дизайн новых моделей, сконструированных с учетом современных тенденций в моделировании рабочей одежды, но и их функциональность, поскольку они удобны и не сковывают движений при выполнении работ. За счет того,

что новые комплекты изготовлены с применением флуоресцентной ткани со светоотражающими полосами, в дополнение не требуется носить привычные сигнальные жилеты. Это тоже понравилось работникам.

«Это дает и существенный экономический эффект, — поясняет Евгений Голубев. — Ведь

от бюджета на закупку СИЗ по филиалу. Так что целесообразность внедрения сигнальной одежды повышенной видимости подтверждается и экономически».

Также Евгений Голубев отметил, что хотя качество комплектов нареканий у работников не вызвало, предложения по повышению функциональности и

“

**Тестирование новых моделей проходит успешно. Они защищены от производственных загрязнителей и обладают высокой износостойкостью. Выводы сделаны на основе отзывов работников, которые ими пользовались.**

сигнальные жилеты выдавались в дополнение к комплектам спецодежды работникам каждый квартал. Теперь можно выдавать работникам по одному жилету — для использования летом, в жаркий период, когда в летнем комплекте некомфортно работать. Поэтому жилетов потребуется в четыре раза меньше. Экономия за счет сокращения количества закупаемых сигнальных жилетов составила в 2023 году 64 млн руб., то есть 9%

комфортности за счет изменения состава ткани и лекал, утепления некоторых элементов железнодорожники высказывали. Сейчас это тщательно анализируется и будет учтено при доработке Всероссийским научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта в тесном взаимодействии с Департаментом экологии и техносферной безопасности и Центральной дирекцией по ремонту пути.

## Вопрос-ответ

## Правовая консультация

**На вопросы членов профсоюза отвечают правовые инспекторы Дорпрофжел.**

**?** **Обязан ли работодатель предоставить учебный отпуск работнику-совместителю?**

Согласно статье 287 ТК РФ гарантии и компенсации лицам, совмещающим работу с обучением, предоставляются только по основному месту работы. Поэтому оплачивать работнику-совместителю учебный отпуск у работодателя нет оснований. Однако такому работнику на основании его заявления и копии справки-вызова необходимо предоставить отпуск без сохранения заработной платы, поскольку его самовольное отсутствие на работе в данном случае не может быть квалифицировано как прогул (отсутствие на работе без уважительных причин).

**Елена Бучельникова,**  
**главный правовой инспектор**  
**труда Дорпрофжел на ЗСЖД**

**?** **Вправе ли руководитель предприятия отказать мне в расторжении трудового договора по соглашению сторон?**

Статьей 78 ТК РФ регламентировано расторжение трудово-

го договора по соглашению сторон в любое время.

Если работодатель не согласен не только с датой, но и с самим фактом расторжения трудового договора, сотрудник не вправе настаивать. Остается вариант расторжения трудового договора по инициативе работника (п. 3 ч. 1 ст. 77 ТК РФ). В таком случае работодатель не вправе отказать, а расторжение производится по правилам ст. 80 ТК РФ.

**?** **Увольняюсь в порядке перевода в другую организацию. Сохранится ли за мной право на неиспользованный отпуск, если я откажусь от получения денежной компенсации за данный отпуск?**

При прекращении трудового договора в связи с переводом работника по его просьбе или с его согласия на работу к другому работодателю работник подпадает под увольнение с работы (п. 5 ст. 77 ТК РФ). Несмотря на увольнение в порядке перевода, ему выплачивается денежная компенсация за все неиспользованные отпуска (ст. 127 ТК РФ).

Право на использование ежегодного оплачиваемого отпуска возникает у работника по истечении 6 месяцев его непрерывной работы у нового работо-

дателя независимо от выплаты компенсации по предыдущему месту работы (ст. 122 ТК РФ). По соглашению сторон трудового договора оплачиваемый отпуск работнику может быть предоставлен и до истечения 6 месяцев.

**Елена Конфедератова,**  
**правовой инспектор труда**  
**Тындинского филиала Дор-**  
**профжел на ДВЖД**

**?** **Нахожусь в отпуске по уходу за ребенком. Хочу выйти на работу на 0,25 ставки. Работодатель отказал, так как на мое место принят другой работник (с которым необходимо расторгнуть трудовой договор), а объем работы остается прежним. Правомерен ли отказ работодателя?**

Работница, находящаяся в отпуске по уходу за ребенком, имеет право работать на условиях неполного рабочего времени или на дому с сохранением права на получение пособия по государственному социальному страхованию. Согласия работодателя на это не нужно (ч. 3 ст. 256 ТК РФ). Работнице достаточно подать заявление о выходе на неполное рабочее время, без прерывания отпуска по уходу за ребенком. После этого она вправе присту-

пить к работе. Если заменяющий работник был принят по срочному трудовому договору «на время исполнения обязанностей отсутствующего работника, за которым... сохраняется место работы» (ст. 59 ТК РФ), то с выходом основной работницы трудовой договор с заменяющим сотрудником может быть расторгнут: «трудовой договор, заключенный на время исполнения обязанностей отсутствующего работника, прекращается с выходом этого работника на работу» (ч. 3 ст. 79 ТК РФ). При этом законом не предусмотрено никаких исключений для случаев выхода на работу именно в период отпуска по уходу за ребенком.

Если в рассматриваемой ситуации с заменяющим работником трудовой договор в момент выхода основной работницы не прекратить, то он трансформируется в трудовой договор на неопределенный срок, и его уже нельзя будет расторгнуть по основанию «в связи с истечением срока». Это установлено ч. 4 ст. 58 ТК РФ.

Если основная работница хочет выйти на работу ради подработки или по другим причинам и ей не принципиально выходить именно на свою должность, то ей можно предложить работу по другой должности, куда она выйдет по совместительству. Тогда

с заменяющим работником не придется расставаться, он продолжит трудиться до выхода основной работницы именно на его должность.

Можно уволить заменяющего работника в связи с выходом основной работницы, но принять его на другую должность (если есть вакантная), а оставшуюся работу по текущей должности поручить в порядке совмещения должностей. В этом случае можно установить работнику новый срок трудового договора при наличии оснований (ст. 59 ТК РФ). Либо можно перевести заменяющего работника на другую должность (постоянный перевод), где опять же поручить ему в порядке совмещения должностей часть работы «декретницы». Все это возможно при согласии данного сотрудника.

Заменяющий работник может быть оставлен на той же должности на оставшиеся часы, если согласится на изменение режима работы. Но тогда уволить его в дальнейшем в связи с выходом на работу основной работницы уже будет нельзя. Можно будет уволить по другим законным основаниям (по соглашению сторон, «по сокращению» и другие).

**Ярослава Кушнир,**  
**правовой инспектор труда**  
**Комсомольского филиала**  
**Дорпрофжел на ДВЖД**



Стихия

## Помочь вовремя

Председатель Совета молодежи Владивостокского территориального управления Дальневосточной железной дороги Максим Кондратьев координирует деятельность волонтеров с самого первого дня, когда стала более-менее ясна информация о масштабе разрушений после тайфунов в Приморском крае. У 429 железнодорожников затопило жилье, дачные участки, гаражи, автомобили, погиб домашний скот. И это еще не окончательная цифра пострадавших.



— Максим, недавно прошел очередной циклон в Приморье, и его последствия тоже плачевны, был отрезан перемычками Хасанский район. Вторая «волна» воды затопила часть домов по второму кругу — там, где волонтеры уже навели порядок. Не повлияло это на боевой настрой?

— Настрой по-прежнему боевой. С первого дня, когда мы начали выезжать в затопленные дома, общаться с людьми, увидели, что, даже потеряв все, они

не падают духом. Так было и после очередного подтопления, когда вода вернулась в домовладения, которые мы очистили от предыдущих последствий тайфуна. И все равно — в глазах оптимизм.

— Как встречали вас семьи железнодорожников?

— Люди нас ждали с нетерпением, принимали тепло. Им нужна была не только физическая, но и моральная помощь: поделиться своей трагедией, проговорить эмоции.

— На первом этапе, когда все это случилось, сложно было выстроить деятельность волонтеров?

— Нет. Нам кадровики оперативно прислали списки пострадавших и их телефоны. Обзвонив людей, мы сразу же начали выезжать по адресам. Так совпало, что в этот период я проходил стажировку в Уссурийске, поэтому штаб был скоординирован здесь. Буквально, с первого дня циклона, подключились все члены Совета молодежи. В будни после работы помогали нам местные ребята, а на выходных

Фото Дорпрофжел на ДВЖД



Хасанский район топило два раза

приезжали коллеги из Артема, Смоляниново, Владивостока.

Огромную помощь оказывает Владивостокский филиал Дорпрофжел на ДВЖД во главе с Натальей Ляминой. Во все выезды она помогала нам с организацией питания, доставкой питьевой воды, снабжала хозяйственным инвентарем. Делала все, чтобы волонтеры чувствовали себя комфортно. Поддержку оказывают руководители предприятий, кадровики, профактив.

Ежедневно бригады — в среднем по 20 человек — отправлялись «на вызовы». Нас обеспечили транспортом: автобусом, КамАЗом. Всего же из Уссурийска и



Из Уссурийска и Спасска-Дальнего волонтеры вывезли более 200 тонн уничтоженной мебели и бытовой техники

Фото Дорпрофжел на ДВЖД



Каждый день ребята отправлялись на «вызовы» пострадавших

Спасска-Дальнего мы вывезли более 200 тонн уничтоженной мебели и бытовой техники. До сих пор язык не поворачивается назвать мусором имущество людей, которое пострадало во время паводка.

— А какая еще требуется помощь?

— Мы увидели, например, что людям срочно нужны лекарства, глюкометры, продукты. Поэтому Совет молодежи оперативно открыл благотворительный сбор

средств. За 3-4 дня собрали более 50 тыс. руб. На данный момент все заявки пострадавших выполнили. Сейчас активно поступает гуманитарная помощь из разных регионов Дальневосточной железной дороги. Каждое утро встречаем поезда и получаем социальный груз: продукты, вещи, а после работы доставляем их нуждающимся. У людей на счету каждая копейка, помощь им крайне необходима, и они с благодарностью ее принимают.

К сожалению, в сентябре в дома железнодорожников снова стала поступать вода, ждем, пока она сойдет, чтобы снова приступить к работе. Как получим полную информацию по подтопленным Хасанского района, так и примемся за дело.

— Максим, а волонтеры где находят силы?

— Вдохновение мы черпаем в людях. Наши коллеги-железнодорожники, даже пенсионеры в ситуации полной потери имущества старались сохранить позитивное настроение. Еще и нас пытались накормить, делились последним. Мы, конечно, отказывались. Но эта забота очень трогала сердце, и хотелось горы свернуть для них.

— Как с работой удастся совмещать волонтерский график?

— Сложно, но стараюсь. Просто личное время использовать стал по-другому. Если раньше вечером после работы я больше занимался спортом, то сейчас — помогаю людям. Дома, во Владивостоке не был с 14 августа. Семья, родные поддерживают, относятся с пониманием.

Беседовала  
Екатерина Белова

Прямая речь

## Масштаб бедствия



Наталья Лямина, руководитель Владивостокского филиала Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге:

— Что такое наводнение, тайфун, разлив рек, приморцы знают не понаслышке. Ежегодные ливневые дожди, подтопления стали явлением привычным для жителей края. Но то, что принес 9 августа тайфун «Ханун», поразило даже старожилов. Такой разрушительной по своей силе стихии не было с 1936 года.

Более всего пострадали от разлива рек жители Уссурийска, Спасска-Дальнего, станций Си-

бирцево, Раздольное и Барановский.

На Дальневосточной железной дороге была создана комиссия для работы с пострадавшими от наводнения, определения степени ущерба и оказания адресной помощи железнодорожникам, попавшим в беду.

Комиссионно мы посетили жилье пострадавших. Воочию увидели масштабы бедствия и нанесенного урона в каждом конкретном случае. Многие семьи потеряли практически все: в негодность пришла мебель, бытовая техника, вещи. Усугубило масштабы потери присутствие в воде мазута, после кото-

рого невозможно восстановить предметы быта. В самое сердце поразил случай с многодетной семьей, где трое детей и недавно погиб в СВО их отец — работник Дальневосточной дирекции по тепловодоснабжению, а тут новая беда — дом затоплен под крышу.

Семьи, оставшиеся полностью без крова, расселили в общежитие Уссурийского учебного центра профессиональных квалификаций, лицея № 20, дом отдыха локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск.

Оперативно сработали кадровая служба и профсоюзный актив.

В кратчайшие сроки были составлены списки пострадавших и определена степень ущерба.

Отмечу наших замечательных волонтеров, которые ежесуточно, самоотверженно, без выходных оказывали помощь пострадавшим.

Руководством дирекций оперативно была выделена матпомощь каждому пострадавшему. Председатели ППО внесли свою лепту и своим решением оказали членам профсоюза финансовую поддержку в размере 265 тыс. руб.

Центральный комитет РОСПРОФЖЕЛ выделил около 4 млн руб. для членов профсоюза и ветеранов, пострадавших от тай-

фуна. Специалисты Дорпрофжел на ДВЖД и председатели ППО оперативно решили поставленную задачу, и в течение трех дней каждая семья получила по 10 тыс. руб.

Помощь оказали и Дорпрофжелы других дорог.

Не остались равнодушными к бедствию работники и ветераны ДВЖД. В кратчайшие сроки оказали гуманитарную помощь предметами первой необходимости. Особая благодарность коллегам-железнодорожникам Сахалинского территориального управления за значимую поддержку и своевременно отправленную помощь.



# Студенты вернулись к учебе

ИРГУПС

## Отряд медбратьев и сестер

Елена Павлова,  
корр. «Сигнала»

На своей первой трудовой «целине» побывали бойцы медицинского студенческого отряда *Salvere* Иркутского государственного университета путей сообщения. Медицина стала для железнодорожного университета направлением новым и, как показал трудовой семестр, — перспективным.

Отряд *Salvere* возглавила первокурсница медицинского колледжа, член профкома Марина Файзрахманова.

Студенческий коллектив трудился в иркутской ГКБ № 8 и в санатории Ангара, — санитарями, операционными медбратьями, операторами ЭВМ.

Марина как раз отвечала за компьютеры. Девушка призна-

ется, что в первые дни было сложновато, потому что в такой системе она ранее не работала. Но, поскольку в компьютерах разбирается хорошо, быстро справилась со всеми задачами. В ее круг обязанностей входило внесение в базу записей из медкарт пациентов, выписка заполненных в электронном виде рецептов.

«Главное — не ошибиться с дозировкой, которую прописал врач, поэтому все перепроверяла. Дозу инсулина врачи, конечно же, высчитывают верно, но, набивая текст на компьютере, могут случайно задеть клавишу, и получается совсем другой итог», — рассказывает Марина.

А потому она проверяла по несколько раз, а в случае сомнений отправлялась к врачу переспрашивать.

«Пациенты очень требовательные. Иногда ругались на то, что у нас есть перерыв, на то, что мы мало работаем, хотя у нас обычный восьмичасовой рабочий день, как и положено по Трудовому кодексу. Но было очень интересно. Мне трудиться понравилось, и я осталась работать круглогодично. Потому что можно совмещать с учебой и деньги получать, и опыт. Я сейчас во многом разбираюсь, могу сказать, что для чего, могу назвать шифры заболеваний», — говорит Марина Файзрахманова.

Поделилась своими впечатлениями о «целине» и Кристина Соболева. Девушка учится профессии фельдшера, а работала младшей медицинской сестрой в реабилитационном центре для людей, переживших инсульт.

«Проработав там лето, я поняла, насколько людям важна поддержка. Особенно то, насколько важно быть рядом с попавшими в такую сложную жизненную ситуацию. Я отработала навыки первой медпомощи, даже довелось поучаствовать в неотложной помощи и быть в коллективе с сотрудниками скорой. Теоретические занятия в колледже не прошли даром, так как на практике я все делала правильно: забор крови, транспортировка биологических жидкостей в лабораторию, заполнение медицинской документации, — все прошло как надо», — вспоминает девушка.

Работа в студенческом медицинском отряде оставила у Кристины исключительно положительные эмоции. Она укрепила во мнении, что выбрала правильную профессию.

«Целина» — это не только яркие эмоции и запоминающиеся моменты, но и получение огромного опыта и знаний. Я открыла

в себе очень много психологических качеств, которые помогут мне пойти дальше в данной профессии», — уверена она.

Если Кристину Соболеву спросить, планирует ли она в следующем году снова работать в студотряде, она без сомнений ответит «да!». Собственно, как и другие студенты-медики. Да, им было непросто, но они справились.

«У бойцов еще больше загорелись глаза, они поняли, что незря выбрали эту профессию! Ребята уже ждут следующей «целины». И не только ради заработка, а для получения жизненного опыта и новых навыков. Хотя попробовать новое направление не останавиваться только на одной профессии, например, операционной сестры или медсестры. Они намерены поработать в других отделениях больницы, чтобы понять и точнее выбрать, по какой узкой специальности идти дальше», — отмечает Марина Файзрахманова.

РГУПС

## Каникулы с пассажирами

Елена Павлова,  
корр. «Сигнала»

Студенты Ростовского государственного университета путей сообщения (РГУПС) работают проводниками каждые каникулы.

В прошлые года это были, в основном, вагонные участки Адлер и Новороссийск, а в этом году студенты сменили географию — трудятся в подразделении Федеральной пассажирской компании в Минеральных Водах, в трех отделениях — Владикавказ, Нальчик и Кисловодск. Часть ребят обслуживала поездка компании «Гранд Сервис Экспресс», следующие из Симферополя и Москвы. Также в этом году 25 студентов работали поездными электромеханиками.

Комиссар студенческих отрядов РГУПСа Максим Степа-

нов — студент четвертого курса факультета «Управление перевозок» по специальности «эксплуатация железных дорог». На «целине» он — человек опытный, ведь за его плечами уже три трудовых лета.

«В 2021–2022 годах я работал проводником в вагонном участке Новороссийск и не только приобрел профессиональные знания и навыки, но и с удовольствием в свободное время гулял по набережной», — рассказывает Максим Степанов.

В этом году молодой человек стал инструктором поездных бригад в депо Минеральные Воды. Сейчас он — непосредственный руководитель ребят. Студенты знают его по штабу студотрядов, мероприятиям, взаимодействуют в процессе обучения. Максим оказывается единственным знакомым им лицом на новом поприще и помогает во всем

разобраться.

«Всегда ребят настраиваем, и всегда они ждут от поездки путешествия — возможность увидеть новые города и попробовать первую рабочую профессию и, конечно, возможность пообщаться в студенческой среде и получить заработную плату. Настроения под конец трудового лета были разные, но преимущественно положительные. Кто-то, конечно, столкнулся в первый раз с конфликтными пассажирами и научился разрешать конфликты. Для них это стало жизненным опытом. Но все же большинство ребят хочет скорее вернуться в трудовое лето».

Максим советует всем студентам включаться в это движение. Ведь студотряды — это сообщество единомышленников, среди которых всегда можно найти друзей по интересам.

«Бойцы студотрядов весь учебный год принимают участие в общественных и культурных мероприятиях: творческих конкурсах, спортивных соревнованиях, поддерживают добровольческие и волонтерские инициативы. В рамках комиссарских мероприятий в этом году был проведен фотоконкурс и захватывающая игра «Орел-Решка». Суть в том, что по разным городам мы прятали бутылки с запиской, а тот, кто приехал, их там искал. Но все же самое главное — это опыт в профессиональной деятельности и возможность заработать во время каникул», — рассказывает Максим.



Стройка

## Каникулы на БАМе

Окончание.  
Начало на стр. 01

Задача Михаила на этой должности — курировать все студенческие отряды. Причем в прошлом году он был на стройке в качестве простого бойца. Тогда осваивал рабочую профессию, в этом году оттачивает навыки руководителя: организационные, коммуникационные и лидерские.

«БАМ 2.0» дает возможность опробовать на деле полученную в вузе рабочую профессию, а это создает предпосылки для карьерного роста, — говорит он. — Кроме того, быть участником стройки века и внести свой вклад

в историю развития Восточного полигона — большая честь. Думаю, каждый боец студотряда это понимает».

Итоги конкурса на звание лучшего студенческого отряда подведут в сентябре. А пока ребята вернулись к учебе. Но, по словам командира штаба студенческих отрядов Иркутского государственного университета путей сообщения Виктории Корниловой, бойцы уже спрашивают о следующей трудовой смене на БАМе. По данным Ильеса Губайдуллина, на будущий год на стройке будет работа и для девушек — за компьютером, с документами, на кухне, в столовых.

### Справка

Этим летом проводниками отработали 463 студента РГУПС. Из них: в Федеральной пассажирской компании — 237 человек, в «Гранд Сервис Экспресс» — 123, во Всероссийском студенческом отряде проводников (ВСОП) — 24. Там же, во ВСОП, работали 79 учащихся железнодорожного техникума РГУПС.



Трудовой семестр закончился. Представители студенческих строительных отрядов возвращаются домой. Ребята железнодорожных вузов рассказали о своей «целине».

ОМГУПС

## «Пламя» из монтажников



**Яна Бутырус,**  
командир студенческого отряда  
«Пламя» ОмГУПС:

— Студотряд под названием «Пламя», бойцы которого работали монтажниками радиотехнических плат, — новый в Омском государственном университете путей сообщения. Впрочем, такого направления нигде еще не было.

В отряде было 22 человека. Шесть учащихся колледжа, где они обучаются специальности «монтажник радиотехнических плат», остальные — студенты, которые учатся в университете со мной на одном потоке, мы изучаем инфокоммуникационные технологии и системы связи. Чтобы работать в отряде, мы прошли двухмесячное обучение, сдали экзамены, подтвердили второй разряд монтажников.

Прошли медкомиссию и через отдел кадров устроились как практиканты в ОмНИИП — институт приборостроения, который является частью холдинга «Росэлектроника», а тот, в свою очередь, входит в «Ростех». А потому мы все проходили проверку службы безопасности.

Начало трудового семестра мы все ожидали с нетерпением. Работали ровно месяц в двух филиалах. Я занималась монтажом, половину месяца паяла всякие детальки, резисторы, транзисторы. Вторую половину занималась деталями, которые надо не паять, а прикручивать к платам.

Помимо мастера, который на своем участке главный, каждому из нас дали наставника, он проверял, что мы знаем, а что нет. Показывали что-то новое, различную технику, микроскопы, аппараты, паяющие детали без

участия человека.

Нас учили впаивать-выпаивать детали. Очень интересно было увидеть огромные печи, в которых запекаются платы. Впечатлили рентгены для плат, позволяющие оценить качество работы монтажниц, увидеть трещинки и то, что человек не допаял.

Многие считают, что работа монтажника мужская, но это не так. В цехе, где я трудилась, был только один монтажник-мужчина, все остальные — женщины.

На следующее лето все планируют снова работать в студотряде. Недавно во время кураторского часа я рассказала о своей практике в ОмНИИПе студентам второго курса. Многие заинтересовались возможностью научиться чему-то новому, так что, вероятно, кто-то из них примкнет к нам в следующем году.

Точка зрения



А вы проводили лето в стройотряде?

**Наталья Павлова,**  
председатель ППО линейных станций Рязанского региона МЖД:

— Поехать в стройотряд считалось престижным. Ехали и «за мечтами, и за запахом тайги», и за хорошим заработком. Выданная стройотрядовская форма была пошита прилично и, по нашим понятиям, стильно. Осенью мы все блистали формой с набором заработанных стройотрядовских значков, с эмблемами и нашивками.

Летом 1985 года наш отряд помогал строить дом для железнодорожников в поселке Шилово Рязанской области. Для этого весь учебный год после занятий в институте мы ездили в училище, где готовили маляров-штукатуров. По окончании курсов нам выдали дипломы «маляр-штукатур 3 разряда» и, приехав на стройку, мы уже не ходили в «учениках», а сразу приступили к работе.

Каждое утро нас ждали неоштукатуренные стены, еще мы засыпали керамзитом полы, затем заливали их бетоном. Работы хватало. А вечером купались в Оке.

Как же хочется снова окунуться в ту атмосферу студенчества, братства, увидеться с однокурсниками!

**Александр Агриомати,**  
председатель ОППО Московской дирекции по ремонту пути и Дирекции по эксплуатации путевых машин:

— В 1983 году я закончил 4 курс факультета «Строительство железных дорог» Московского института инженеров транспорта.

На факультете был создан студенческий стройотряд, попасть в который было сложно, отбор проходил на конкурсной основе по таким критериям, как хорошая успеваемость, участие в общественной жизни, крепкое здоровье.

Работали в Тюменской области на железнодорожной ветке Сургут — Уренгой. Наша задача была подготовить путь протяженностью 25 км для ввода в постоянную эксплуатацию. Место стоянки отряда — поселок Когалым.

Все обустроивали своими силами: баню, столовую, палаточный городок, пищеблок. При строительстве использовались подручные материалы. А баня была особенно хороша — настоящий рубленый сруб! Отряд состоял из 40 человек.

Работали днем с понедельника по субботу, а по воскресеньям про-

водили спортивные мероприятия и встречались со студенческими отрядами и из других городов.

Условия были непростыми, постоянно донимали комары и мошкара, репеллентов как таковых в то время не было. В первые дни спасались от насекомых выходя на насыпь ночью, так как там обдувал ветер.

За все время работы уехал только один студент.

После этой поездки я купил телевизор и холодильник «Бирюса». Это было отличное время. Главным итогом стала сплоченность коллектива и дружба ребят на долгие годы. И если меня спросить, нужно ли это было делать, то я отвечу «да».

**Анна Подерегина,**  
инженер I категории Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания:

— Во время учебы в Сибирском государственном университете путей сообщения вступила в студенческий педагогический отряд «Эдельвейс» по направлению «вожатые».

С теплотой вспоминаю четыре трудовых сезона, которые переживаются с чувством ответственности, опыта и веселья. Да, работа вожатым очень насыщенная и интересна, но это больше чем работа. Здесь нет графика с 8 до 17, да и живешь там же, где работаешь. Отсутствует монотонность, постоянно все меняется, много активностей. Во время работы в лагере у меня была отличная возможность побывать на различных экскурсиях вместе с детьми, а также отдохнуть в выходные дни. Это особенно ценно, так как лагерь находится далеко от дома, на побережье Черного моря.

**Ольга Грекова,**  
специалист по информационный работе Дортпрофжел на ВСЖД:

— Работала проводником. Мы ездили в студотряде, состоящем из учащихся Иркутского государственного университета путей сообщения.

С пассажирами везло всегда. Во время поездки нас всегда старались подкормить и угостить разными вкусностями: от арбуза до мороженого.

Бывали у нас и казусы. Когда поезд прибывал в Анапу, нужно было оперативно помыть и подготовить вагон, сходить искупаться в море, купить фрукты, переодеться и подготовиться к приему пассажиров. И однажды мы так увлеклись морем, что практически опоздали на посадку пассажиров. Впрочем, пассажиры простили нам небольшую задержку, и мы дружно доехали с ними до Иркутска.

Мне бы хотелось повторить и узнать, как изменилась моя реакция на подобный опыт.

САМГУПС

## Укротители красной рыбы



**Василий Матвеев,**  
студент 5-го  
курса Самарского  
государственно-  
го университета

путей сообщения по специальности «электрический транспорт», командир отряда «Дракар»:

— Направление наше — путинные отряды, мы работаем на заводах по обработке морепродуктов.

В этом году наш отряд из 15 человек трудился на острове Сахалин, где ребята посмотрели неповторимые красоты, пообщались с местными жителями. Настроение у всех боевое, хоть и работа тяжелая, 12 через 12, старались поддерживать друг друга в тяжелые моменты, не давали друг другу загрузить.

Работа разнообразная, начиная от разделки рыбы, фасовки, заморозки и до засолки икры. Легкой ее назвать нельзя, ведь смена на заводе длится 12 часов, так что нужно быть готовым к физическим и моральным нагрузкам. Тут как никогда подходит поговорка «Путин не любит слабых», ведь помимо работы нужно быть готовым к борьбе за звание лучшего отряда проекта.

В путинном направлении мы уже второй год являемся победителями всероссийских проектов («Кристалл» Камчатка и «Океан» Сахалин). Отряд «Дракар» за два года своего существования завоевал три знамени, третьим из них стало знамя лучшего путинного отряда Самар-

ской области. На межрегиональных проектах встречаются и соревнуются отряды из всех уголков нашей страны, но вот уже второй год мы показываем наш самарский пыл и не сдаем позиции ни в одном соревновании.

В плане комиссарской деятельности проходили такие конкурсы, как флешмоб, фотокросс, мужской-женский день, путинное лето. Мы играли, общались, пели.

Природу Дальнего Востока невозможно описать словами: невероятные закаты и восходы, небо напоминает рисунок акварелью. Также нельзя не упомянуть атмосферу и островной климат: влажный климат в черед с вулканами, сопками и кипящим жизнью городом. Сохрани-

лась и дикость этих краев: именно здесь можно повстречать бурю медведицу с медвежатами, которую мы увидели по дороге к заводу на первой «целине», а в реке, проходящей через город, — заплывшую нерпу. Посетить берег Тихого океана и почувствовать босыми ногами вулканический песок пляжа, посмотреть на живую нерестящуюся горбушу и еще много-много чего интересного.

В нашем отряде есть и участники прошлого сезона, и новые бойцы. Все они всерьез загорелись магией Дальнего Востока, так что следующая путинка увидит не только новобранцев, но и бывалых укротителей красной рыбы.

Фото из архива ССО «Дракар»





Профессионал

## Творческий подход

Ирина Павлова,  
корр. «Сигнала»

**«Не игнорируй нормы безопасности труда! Думай головой всегда!» — призывает плакат у входа в кабинет охраны труда Ростовского центра организации работы железнодорожных станций. Другой плакат предупреждает о таких факторах риска, как низкий уровень подготовки, плохая оперативная память, неумение сосредоточиться на главном, которые стали причинами многих бед. Автор постеров — ведущий специалист отдела управления персоналом Ростовского центра Нина Дронова.**

Дипломированный психолог, выпускница факультета психологии Ростовского государственного университета (ныне — Академия психологии и педагогики Южного федерального университета), она считает себя, прежде всего, железнодорожником.

«Сама судьба связала меня с РЖД, — говорит Нина. — Моя мама, Любовь Силовна Горбатенко, доцент Ростовского института инженеров железнодорожного транспорта, более 30 лет читала лекции по физике и высшей математике. У нее был льготный железнодорожный билет, который давал ей и ребенку, то есть

мне, право на бесплатный проезд к месту отдыха и обратно. Мы, конечно, этим пользовались. Так что я с детства полюбила железную дорогу, галдеж и разнотравье запахов на вокзале, суету на перроне при посадке и, наконец, чай в фирменном подстаканнике, проплывающий за окном пейзаж, мерный стук колес».

В 2002 году Нина поступила на работу в психофизиологическую лабораторию Северо-Кавказской железной дороги. Она изучала условия труда работы локомотивных бригад, анализировала факторы влияния на ее эффективность, разрабатывала рекомендации по оптимизации труда, участвовала в работе кабинетов профессионального психофизиологического отбора и психофизиологической разгрузки.

Но полностью раскрыть свой профессиональный и творческий потенциал Нине удалось позже, когда она пришла в отдел управления персоналом Ростовского ДЦС. Активный член профсоюза, она не оставалась в стороне от проектов, реализуемых ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ. Особенно интересным

для Нины стал проект «Аксиома ответственности».

В прошлом году на «Аксиоме ответственности» Дронова предложила создать в РЖД «Горячую линию психологической поддержки».

«Это необходимо, потому что у работника могут быть в жизни обстоятельства, провоцирующие трудности психологического порядка. Дома что-то случилось, ребенок заболел, усталость



Фото из личного архива Нины Дроновой

накатила, внимание переклюилось — и вот уже принято неправильное решение, что для дежурного по станции или для маневрового диспетчера категорически недопустимо, поскольку может стать причиной катастрофы», — рассуждает Нина.

Профессиональные психологи службы помогали бы человеку, оказавшемуся в критической ситуации. «И мне было очень приятно, когда в этом году, приехав на очередную «Аксиому», я увидела подписанный заместителем генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрием Шахановым приказ об организации «Горячей линии психологической помощи».

Уверена, что она сыграет свою роль в обеспечении профессионального здоровья, высокой работоспособности и психофизиологической надежности железнодорожников, а в конечном итоге повысит уровень безопасности движения поездов», — говорит она.

Свою задачу амбассадора культуры безопасности Дронова видит и в пропаганде жесточайшей дисциплины на желез-

ной дороге, в соблюдении всех требований безопасности. Ведь именно с понимания важности правил и инструкций начинается профессиональное становление железнодорожника. На это и направлено содержание плакатов.

Нина создает не только плакаты, но и ролики по безопасности на железной дороге, которые размещает на своих страничках в Интернете. Недавно она сочинила сказку про двух медвежат — шалунишку, который все время хочет схулиганить, нарушить правила, и его братика, который не дает это сделать, спасая от беды. По этой сказке она написала сценарий, по которому поставила пьеску, главные роли в которой исполнили два игрушечных медвежонка. Пьеску эту она разместила на своей страничке в Ютубе.

«Надеюсь, — говорит Нина, — что среди моих зрителей были и дети, поскольку ролик про мишек я снимала специально для них. Ведь внутренняя потребность при любых обстоятельствах соблюдать правила поведения на железной дороге, не игнорировать их, а, напротив, быть с ними «на Вы» надо воспитывать в человеке с ранних лет. И я стараюсь внести в формирование этой потребности свою лепту».

Лидер

## Слово председателя

Ирина Павлова,  
корр. «Сигнала»

**Председатель первички эксплуатационного локомотивного депо Кандалакша Октябрьской дирекции тяги Николай Серегин о труде машиниста знает все, и с аргументами, которые он приводит, защищая права работников, спорить трудно.**

Основателем династии машинистов стал дед Николая Илья Семенович Серегин, пришедший кочегаром в депо Кандалакша в 1924 году. Начинать на паровозе и его отец Евгений Ильич, закончивший железнодорожную карьеру машинистом электровоза. По стопам деда и отца пошел и сам Николай, который после окончания в 1983 году железнодорожного училища устроился на работу в депо.

Отсюда он ушел в армию, сюда вернулся помощником машиниста. В 1990 году поехал машинистом тепловоза, а в 2000 стал машинистом-инструктором локомотивных бригад. Семейную традицию продолжает и сын Николая Илья Серегин, который уже 14 лет работает в депо инженером и, конечно, является членом РОСПРОФЖЕЛ.

С первого дня работы Николай вступил в профсоюз, активно участвовал в жизни первички, а с начала 2005 года ее возглавил. Но чехоманчик с термосом для рабочих поездок всегда наготове. Ведь ездить приходится часто. Электронная почта, группы в соцсетях, телефон и прочие современные средства связи не заменяют профлидеру живого общения с членами профсоюза. Поэтому Николай Серегин постоянно посещает удаленные колонны на станциях Ковдор, Апатиты и Лоухи, бригадные дома в пунктах оборота в Ковдоре, Кеми и Оленегорске, где машинисты отдыхают между рейсами, бывает на железнодорожных предприятиях региона как глава координационного совета председателей ППО Кандалакшского узла.

«Профсоюзная работа на железной дороге, — рассуждает Серегин, — не менее значима, чем поездная в кабине локомотива. Главное — чтобы на предприятии соблюдались все нормы Трудового кодекса, условия коллективного договора, чтобы все работники были защищены».

Профсоюзная организация депо Кандалакша играет большую роль в жизни коллектива. Ведь она объединяет 99,6% работников: из 830 человек только

четверо не вступили в профсоюз.

Серегин как председатель первички отстаивает права и интересы работников, которые трудятся в условиях полярного дня и полярной ночи, решая в их интересах проблемные вопросы. Благодаря его принципиальности и настойчивости удалось, например, отстоять вредность 3.2, хотя комиссия, проводившая СОУТ, настаивала на 3.1. А это на семь дней сокращало дополнительный отпуск для локомотивных бригад.

«С оценкой мы не согласились, — вспоминает он. — Совместно с технической инспекцией труда дорожного комитета данные обобщили, направили в ЦК РОСПРОФЖЕЛ, в прокуратуру. Дирекция тяги прислала нам другую комиссию. Еще раз провели СОУТ, уже с участием представителей профкома. Показали, какие нагрузки испытывают помощник и машинист. Аргументы члены комиссии приняли, ребята вернули класс вредности 3.2. В следующем году нас ждет очередная СОУТ. И если комиссия что-то не учтет, снова будем добиваться справедливости».

Одна из ключевых задач, которую Николай Серегин уже несколько лет пытается решить, — это увеличение размера премии работников северных ло-

комотивных депо Октябрьской дороги, в том числе и депо Кандалакша. На данный момент она составляет менее 10%. Сохраняется и проблема переотдыха в пунктах оборота Кемь и Оленегорск, откуда бригады периодически уезжают пассажирами, что никому не выгодно.

«Сейчас, — говорит Николай Серегин, — удлиняются плечи обслуживания, часть наших бригад поедет до Беломорска. Строится специализированный угольный перегрузочный комплекс «Лавна» в Мурманске. И мы надеемся, что и туда поедем, оборот грузов будет больше. Это все даст возможность повысить пропускную способность северного направления, участковую скорость и производительность локомотивов. Увеличение объемов работы позволит депо закрепить за собой статус предприятия первой, самой высокой группы, полученной в 2023 году. Категорийность депо складывается из количества локомотивов приписного парка, объемов выполняемого ремонта и штатного расписания: штат предприятия насчитывает 830 человек, а приписной парк составляет почти 200 электровозов. Думаю, в связи с этим удастся решить многие проблемы».

Фото из личного архива Николая Серегина



Работа с ветеранами и молодежью, восстановление и содержание закреплённых за железнодорожниками памятников, мемориальных комплексов и воинских захоронений времен Великой Отечественной войны, подготовка к 80-летию освобождения Заполярья от немецко-фашистских войск, которое будет отмечаться 2024 году, — все это в зоне ответственности Николая Серегина.

«Многое знаем только по рассказам, — говорит он. — Ведь большая часть архивов паровозного депо в 1941 году сгорела. Мы пытаемся по крупицам восстановить документы».





На Западно-Сибирской магистрали Комитет женщин, РКСО «Локомотив» и Дорпрофжел впервые провели спартакиаду среди женщин



На базе железнодорожного лагеря «Айвазовский» прошла «Спартакиада—2023», в рамках которой проведены чемпионаты по футболу и дартсу между командами первичек Дорпрофжел на Крымской железной дороге



Профком эксплуатационного локомотивного депо имени Ильича привез подарки в Центр содействия семейному воспитанию «Берега» в городе Кондрово Калужской области



Техник сервисного локомотивного депо Стерлитамак «СТМ-Сервис» Андрей Власов завоевал чемпионский титул II Корпоративного шахматного турнира Группы «Синара»



В Ленобласти на базе отдыха ГУП «Петербургский метрополитен» прошла XI Спартакиада Ассоциации «МЕТРО». Турнир собрал сборные команды шести метрополитенов России — Петербурга, Москвы, Самары, Нижнего Новгорода, Новосибирска и Екатеринбурга



В Златоусте, несмотря на сильный ветер и дождь, 9 сентября прошел традиционный велопробег среди работников ЮУЖД. Более 40 членов профсоюза и членов их семей выбрали в этот день здоровый образ жизни

**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. Прямичина  
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.zd](mailto:volkovamn@ckrpgt.org.zd)

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. 39  
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: 12.09.2023. Номер заказа: