

Развиваться не поздно

Андрей Бабинцев рассказал о будущем проекта «Движение профи» для работников старше 36 лет.

Стр. 03

Верность первичке

От монтажника до лидера — история председателя ППО дистанции инженерных сооружений на ДВЖД Павла Борзенко.

Стр. 06



Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 36 (1284)

15–21 октября
2026 года

t.me/rosprofzhel_rzd



<https://rutube.ru/channel/43704213/>



vk.com/rosprofzhel_main



https://max.ru/rosprofzhel_rzd



rosprofzhel.ru



Миллион за профнепригодность

Фото Владислава Куликова



Страхование от потери профпригодности дает уверенность членам РОСПРОФЖЕЛ в завтрашнем дне и гарантирует поддержку при любых обстоятельствах

Страхование

В сентябре машинисты эксплуатационных локомотивных депо Забайкальской железной дороги получили выплаты по 1 млн руб. — такую финансовую подушку дает программа страхования от потери профессиональной пригодности. Она направлена на поддержку работников и охватывает более 90 специальностей. А чтобы защитой воспользовались еще больше людей, с 1 августа стартовал конкурс «Лучшие организации РОСПРОФЖЕЛ по страхованию работников от потери профессиональной пригодности».

Решение застраховаться по программе «Профессиональная защита» — дело сугубо добровольное. Изначально проект был разработан РОСПРОФЖЕЛ для локомотивных бригад, к здоровью которых предъявляются высокие требования, и поэтому риск списания на медкомиссии высокий. Однако в последние годы к ней присоединяются и работники других специальностей, непосредственно связанные с движением поездов и маневровой работой и проходящие обязательные предварительные и периодические медосмотры.

Страховая защита в действии

Впрочем, машинисты и помощники до сих пор являются

самыми активными пользователями программы и выплаты получают чаще всего. Как рассказал председатель эксплуатационного локомотивного депо Амурское Илья Пивовар, машинист, которому в сентябре выплатили миллион рублей — парень молодой, всего 33 года. «Но он не прошел очередную медкомиссию, выявили заболевание и «списали». К сожалению, к движению на железной дороге из-за болезни он непригоден», — уточнил председатель первички.

Кстати, оформил страховку бывший машинист в прошлом году. «В сентябре заключил договор. Ежемесячный взнос соста-

вил 1875 руб. В марте 2026-го по результатам врачебно-экспертной комиссии (ВЭК) его признали профессионально непригодным, а 4 сентября он получил выплату. За 7 месяцев сотрудник уплатил 13 125 руб.», — рассказывает Илья Пивовар.

Второй представитель Забайкальской дирекции тяги из депо Белогорск вступил в программу «Профессиональная защита» четыре года назад. Размер страховых взносов за это время составил чуть более 100 тыс. руб. При этом машинист оформил два договора: сначала со страховой выплатой 250 тыс. руб., а затем — 750. В итоге по страховке ему выплатили 1 млн руб.

Эти примеры наглядно показывают, что списание по медкомиссии может произойти даже в первый год действия страховки и в любом возрасте. При этом уплаченные взносы несопоставимы с размером выплат. Выгоднее оформлять страховку в более молодом возрасте, тогда взносы будут ниже.

Полученные суммы помогут бывшим локомотивщикам и их семьям приспособиться к новым жизненным обстоятельствам, например, пройти переобучение, заплатить кредит или же жить на эти деньги до момента трудоустройства на новую работу.

Окончание на стр. 02

Профсоюз помог

Маршрут проверен

Наталья Охотная,
Дорпрофжел на ДВЖД
Хабаровск

Специалисты Дорпрофжел на Дальневосточной магистрали помогли работнику Байкало-Амурской дирекции по ремонту тягового подвижного состава получить компенсацию за оплаты проезда к месту отпуска на личном автомобиле. Вопрос решили через диалог и правовую аргументацию.

Работник ездил в отпуск из Комсомольска-на-Амуре в Уфу и обратно. После поездки в соответствии с Порядком, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» № 71р, он обратился за компенсацией. Бухгалтерия при расчете расходов взяла «короткий» маршрут с сайта ati.su — 7145 км — и начислила 120 тыс. руб.

Однако маршрут этот пролегал через зимники, паромы и 269 км регулярно затапливаемой грунтовок, а расход топлива подсчитали под фуру с платой «Платон». Для легковой машины такой путь



нереален: реальное расстояние оказалось почти на 230 км больше. Специалисты Дорпрофжел сопоставили данные всех трех сервисов, разрешенных распоряжением РЖД, и обнаружили: три источника сходятся с погрешностью менее одного процента, а заниженная цифра построена на маршруте, по которому легковой автомобиль просто не проедет.

«Работнику направили письмо с правовым обоснованием, сравнительной таблицей и скриншотами всех источников — чтобы приложить их к документам при повторной подаче в бухгалтерию», — рассказала специалист социально-экономической защиты Комсомольского филиала Дорпрофжел на ДВЖД Анастасия Васильева.

Аргументы действовали, и работодатель пересчитал сумму. В итоге работник получил на 11 тыс. больше первоначальной выплаты. «Профсоюз помог разобраться в ситуации и обеспечить перерасчет — без надзорных инстанций и судебных разбирательств», — подчеркнула Анастасия Васильева.

Решение

Вернули на счета

Вадим Кожуховский,
Дорпрофжел на КбшЖД
Самара

По представлению профсоюзной правовой инспекции труда дистанция инженерных сооружений Куйбышевской железной дороги исправила нарушения в финансовом обеспечении досрочных пенсий работников с вредными условиями труда.

В ходе проверок инспекция установила, что в 2018–2025 годах предприятия не перечисляло дополнительные взносы в Социальный фонд России (СФР) на пенсионные счета 18 ремонтников искусственных сооружений.

«Сейчас ситуация исправлена — работодатель внес изменения в соответствующую цифровую базу и перечислил дополнительные взносы в СФР, пока за 2023–2025 годы, на общую сумму 1,085 млн руб. Готовится погашение задолженности за остальной учетный период», — рассказала правовой инспектор труда в Самарском филиале Дорпрофжел на КбшЖД Ирина Майорская.

Страхование

Миллион за профнепригодность

Окончание.
Начало на стр. 01

Кто может застраховать себя?

Если в прошлом году программа была рассчитана для более чем 60 профессий работников, проходящих обязательные медосмотры по приказам Минтранса, то осенью прошлого года перечень расширен. Распоряжение правительства от 09.04.2025 №858-р утвердило список из 93 профессий и должностей железнодорожников, чья деятельность напрямую связана с движением поездов и маневровой работой. Именно эти специалисты обязаны проходить обязательные предварительные и периодические медосмотры.

В отличие от предыдущего документа, где речь шла о сотрудниках, «обеспечивающих движение поездов», новое распоряжение делает акцент и на тех, кто непосредственно задействован в движении и маневрах. Перечень по-прежнему структурирован по группам — машинисты, диспетчерско-операторский персонал, станционно-маневровые работники, специалисты по обслуживанию поездов, пути, энергоснабжения, сигнализации и связи, — но стал шире. Так, в группу машинистов добавлены машинист-инструктор локомотивных бригад, машинист рельсового автобуса и оператор по дистанционному управлению моторвагонным подвижным составом. В группу специалистов по пути включили

наладчика контрольно-измерительных вагонов, оператора дефектоскопной тележки, приемщика по качеству ремонта пути, электрогазосварщика и электросварщика. Расширение списка призвано полностью охватить специальности, влияющие на безопасность движения.

А объяснить работникам возможности программы и призван конкурс, который РОСПРОФЖЕЛ проводит среди своих первичек.

Конкурс для председателей

«Главная цель конкурса — усилить разяяснительную работу среди членов профсоюза о страховании работников от утраты профессиональной трудоспособности, которое предусмотрено как Отраслевым соглашением по организациям железнодорожного транспорта, так и Коллективным договором ОАО «РЖД» на 2026–2028 годы, — рассказывает «Сигналу» заместитель руководителя Департамента социального развития аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Наталья Антонова. — Председатели первичек — амбассадоры этой программы. Они доводят ее суть до работников. Объясняют, что есть возможность защитить себя в случае непрохождения врачебно-экспертной комиссии и получить финансовую подушку».

Накануне старта конкурса — 1 августа — сотрудники Департамента социального развития и представители ООО «Дорпрофзащита» — уполно-

моченный оператор страховой программы провели несколько обучающих встреч с вновь избранными председателями первичек профсоюзных организаций.

«Онлайн-занятия прошли с презентацией страховой программы «Профессиональная защита», а также большое внимание было уделено вопросам председателей по особенностям программы в режиме «вопрос-ответ», — рассказала Наталья Антонова.

Комиссия использует данные оператора программы и отчеты первичек, а лучшие практики рассматривают на заседании президиума профсоюза. Победителей назовут в трех номинациях — «Сильный лидер», «Двигатель Программы», «Успешное начало» — в каждой определяют 1-е, 2-е и 3-е места.

Как рассказала генеральный директор ООО «Дорпрофзащита» Татьяна Какурина, с августа участниками конкурса — председателями ППО подано уже 288 заявлений на страхование. Прием заявок продолжается. Итоги будут подведены в апреле 2027 года. Для окончательного подведения итогов заявки должны перейти в заключенные и вступившие в силу договоры, а значит, страхователь должен оплатить первый взнос.

Тимофей Жуков,
корр. «Сигнала»,
Евгений Степанов,
Дорпрофжел на ЗабЖД

СТРАХОВАЯ ПРОГРАММА

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ЗАЩИТА

КТО МОЖЕТ ЗАСТРАХОВАТЬСЯ?

Железнодорожники, непосредственно связанные с движением поездов и маневровой работой и проходящие обязательные предварительные и периодические медосмотры.

БОЛЕЕ 90 ПРОФЕССИЙ

НА КАКУЮ СУММУ?

До 1 000 000 ₽

КОМУ ВЫПЛАЧИВАЮТ?

Железнодорожнику, который признается врачебно-медицинской комиссией профессионально непригодным.

ЕСЛИ ДОРАБОТАЛ ДО ПЕНСИИ?

Застрахованные работники, доработавшие до пенсии, получают бонусы за здоровый образ жизни — выплаты в размере до 40% от страховой суммы в договоре.

КАК ЗАКЛЮЧИТЬ ДОГОВОР?

через Личный кабинет члена РОСПРОФЖЕЛ

обратившись к председателю ППО

непосредственно у официального партнера профсоюза по организации страхования — ООО «Дорпрофзащита»

в «Макс»

Мастера пассажирского комплекса

Диктор

Голос вокзала



Валентина Галкина, диктор Казанского вокзала МЖД:

— На Казанский вокзал я пришла работать после окончания школы — 14 января 1982 года. Начинала дежурным по выдаче справок. С 1988 года работаю диктором. За эти годы железная дорога стала для меня не просто местом работы, а большой частью моей жизни.

Для диктора особенно важно помнить: ты работаешь не только с информацией — ты работаешь с людьми. Можно безошибочно произнести объявление, соблюсти все требования и регламент. Но профессионализм, на мой взгляд, начинается там, где появляется человеческое отношение: говорить понятно, спокойно, доброжелательно и вовремя.

За 44 года моей работы многое изменилось — технологии, поезда, способы получения информации. Но пассажир по-прежнему хочет, чтобы его сориентировали и помогли.

Моя награда «Знак за безупречный труд» за 20 лет для меня особенно дорога. Но самая главная оценка нашей работы — это благодарность пассажира, его спокойный взгляд и простое: «Спасибо, теперь я знаю, куда идти».

Дежурный по вокзалу

Система на ее плечах

Наталья Сартакова, председатель ППО Западно-Сибирской дирекции железнодорожных вокзалов

Есть специальности, где профессионализм — это не только знание инструкций и умение действовать по регламенту, а способность держать на себе целую систему и не давать ей рассыпаться от малейшей перегрузки. Дежурный помощник вокзала Барабинск Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Елена Сахарова — из таких людей.

На дорогу она пришла в апреле 2006 года — и с тех пор ее путь не отрывался от вокзала Барабинск. За эти годы освоила все тонкости работы и научилась видеть то, что скрыто от глаз пассажиров: слабые места, риски, точки, где система может дать сбой.



В 2018 году профгруппа единогласно выдвинула ее уполномоченным по охране труда. Для Елены это не отчеты и галочки, а живые люди, каждый из которых должен чувствовать себя за-

Билетный кассир

Визитная карточка



Наталья Степанова, билетный кассир пригородной компании «Экспресс Приморья»:

— Более 18 лет работаю билетным кассиром в пригородной компании. Последние годы заряжаю пассажиров хорошим настроением на станции Вторая Речка.

А начиналось все как временная подработка: соседка предложила летом поработать на вокзале Владивостока — выписывала абонементные билеты ветеранам труда. Через полгода предложили остаться уже постоянно. Как говорят мои пассажиры, в бесконечной суете и погоне за расписанием приятно даже на полминуты остановиться у кассы и парой слов перекинуться с приветливым, улыбчивым кассиром. Почему-то именно такие эмоции я вызываю у людей.

Поток пассажиров не иссякает: автотранспорт не пользуется спросом, а электрички благодаря доступности становятся все популярнее. Годы работы и миллионы

людей довели мои умения до автоматизма — «читаю» пассажира до того, как он что-то произнесет, помню маршруты постоянных пассажиров и то, как они рассчитываются, картой или наличными.

Конечно, есть постоянные клиенты. Бабушки с дач любят дарить и цветочки, и овощи, и зелень. Пассажиры тоже, если долго не видят, спрашивают, куда я пропала.

У нас во Владивостоке много туристов — спрашивают, как проехать и что посмотреть. Советуем центр, набережную, фуникулер, Центральную площадь. А если хочется доехать без суеты на электричке, предлагаем Санаторную, Океанскую, Садгород:

чувствуют заботу даже в мелочах, а коллектив стабильно добивается хороших показателей в обслуживании пассажиров.

Свою работу в профгруппе Елена тоже ведет на совесть: профсоюзное членство на вокзале Барабинск — 100 процентов. Такого доверия формальными методами не добьешься. Умение объяснить сложное простыми словами создает атмосферу, где каждый чувствует: его слышат.

А еще Елена — председатель комитета территориального общественного самоуправления «Островок» в Барабинске: умеет объединять людей, находить решения, которые устраивают все стороны, и доводить начатое до конца.

Благодаря таким, как она, вокзал живет как слаженный механизм, а коллеги чувствуют себя командой.

Дежурный по вагону

Секунда на реакцию

Павел Мирошников, Дорпрофжел на МЖД Москва

Грохот, воздушный толчок — и входные двери вылетели из вагона. Пассажиры в растерянности, эмоции не поддаются контролю. В такие секунды не срабатывают инструкции — срабатывает человек. Дежурный по вагону, кассир-контролер участка межобластных экспрессов Горьковского направления Центральной пригородной пассажирской компании Елена Молькова среагировала быстро.

Нелегкая это работа: в любую погоду — по 12 часов на ногах, на

самых пассажиронапряженных, как говорят железнодорожники, направлениях — Ярославском и Горьковском столичной магистрали. И не всегда пассажиры радостно встречают проверяющих билеты.

Люди в электричке как на ладони: есть молодежь, считающая геройством проехать без билета, а порой приходится разяснять правила и пожилым пассажирам — не все хотят понимать, что поезда бывают разных категорий и билеты по-разному оформляются по-разному. Бывает непросто, но работать-то надо. Здесь нужны внимание, терпение и умение разяснять так, чтобы не вспыхнул

конфликт. Елена работает по индивидуальному графику, без помощников, поэтому выходит из любой ситуации сама. Весенний эпизод показал: она на своем месте.

20 апреля Елена сопровождала электропоезд из Александрова в Москву. На перегоне Софрино — Пушкино при сближении электрички со встречным грузовым поездом раздался сильный грохот, от воздушного толчка вылетели автоматические двери ее, третьего, вагона. Дежурная среагировала мгновенно — передала информацию локомотивной бригаде, пересадила людей в другой вагон, предотвратив панику. Особенно

тревожно было за семью с двумя малолетними детьми, ведь надо было обеспечить им спокойное продолжение поездки.

Казалось бы, ну что здесь выдающегося? Но именно внимание к людям и желание помочь — главное. Железная дорога — зона повышенной опасности, и в нестандартной ситуации первое дело — беречь тех, кто доверил железнодорожникам свою жизнь.

Елена Молькова поступила именно так. Дежурные по вагону постоянно проходят обучение и тестирование, рассказывает она, но добру не научишь: это качество либо есть, либо нет. У Елены оно есть.





16 октября — День работника пассажирского комплекса РЖД. За каждым рейсом сотни незаметных, но жизненно важных действий. От проверки состава до заботы о пассажире. Терпение, ответственность и преданность делу делают поездки надежными и комфортными. Об этом сегодняшняя «Тема номера».

Точка зрения

Любовь и эмпатия вне регламентов



Какой профессиональный навык пассажиры ценят больше всего, но его нельзя вписать ни в один регламент или инструкцию?



Дмитрий Петрович, проводник пассажирского вагонного депо Воронеж:

— Умение чувствовать человека. В инструкциях это не пропишешь, там речь о безопасности, билетах и чае. Это все важно, конечно. Но искренняя забота — важнее. Ее пассажир чувствует сразу.

Умение чувствовать — искусство, не прописанное в регламентах. Стандарты требуют улыбаться, всесторонне информировать, предлагать чай, но не учат эмпатии.

Однажды, заступив на смену в ночной поезд, я зашел в купе к военнослужащему. По инструкции начал бы с приветствия и стандартных предложений, но почувствовал напряжение. Спросил напрямую: «С Вами все хорошо? Вам нужна помощь?» Оказалось, его брат пропал без вести на специальной военной операции. Разговор помог мужчине выговориться. Утром он сказал, что разговор облегчил его душу. Я не мог решить его проблему, дать ответы, которые он ждал, а тем более вернуть брата, но смог поддержать.

Чувствовать пассажира — значит видеть в нем человека с его историей. Понимать, когда уместна улыбка, а когда важнее спросить: «Вы в порядке?»

Возможно, главный показатель нашей работы — не количество улыбок за смену, а скольким людям рядом с нами стало немного легче жить.



Оксана Зубина, начальник вокзала станции Северобайкальск:

— Большинство железнодорожников работают с техникой, металлом, инфраструктурой. А мы — с людьми, и это отдельное мастерство. Причем в одиночку справиться бывает непросто, ведь многое зависит от взаимодействия проводников, кассиров, дежурных по вокзалу и других специалистов. Когда команда действует слаженно, пассажир получает главное — внимание,



помощь и решение своей проблемы. Главные навыки в нашей работе — дипломатичность, коммуникабельность и терпение.

Иногда пассажир задает десятки вопросов, напоминая первоклассника, не зная правил или растерявшись в непривычной обстановке. Задача работника — не сухо сослаться на инструкцию, а доступно все объяснить, снять напряжение и найти решение. Даже если человек пришел раздраженным, важно, чтобы после разговора он ушел спокойнее и был уверен, что ему помогли.



Светлана Никитина, проводник пассажирского поезда вагонного участка Брянск:

— Есть вещи, которые в регламент не впишешь. Формально правильный ответ лежит на поверхности — вежливость, аккуратность, знание инструкций. Но есть навык, который ничем не проверяется, а пассажиры ценят его больше всего.

Это умение читать человека без слов — чувствовать его состояние и беду — и вести себя так, чтобы не ранить. Профессионалы называют это тактом, чутьем. Я называю это человечностью в рабочем режиме.

Однажды ночью в купе заплакал грудной ребенок. Мама — совсем молоденькая, лет двадцати — пыталась укачать сына, но у нее не получалось. Она была одна, на грани слез. Пассажиры уже начинали возмущаться.

Я подошла, села рядом и взяла ребенка. Она отдала его поч-

ти с облегчением, будто ждала, что кто-то протянет руки. Мы пошли по вагону: иногда малышу нужно не укачивание, а движение. Он постепенно затих. Утром мама сказала: «Я думала, что не доеду».

Убеждена в том, что главный навык проводника — оставаться человеком в условиях усталости, ночных смен и чужой боли. Это не впишешь в регламент, но без этого профессия теряет смысл. Работа научила меня видеть в каждом пассажире не «единицу обслуживания», а живого человека. И когда кто-то в моем вагоне доезжает до станции чуть менее одиноким, чем сел, — я понимаю, что сделала что-то по-настоящему важное.



Дарья Смирнова, дежурный помощник начальника вокзала Галич:

— Считаю, что главные качества работников пассажирского комплекса — доброта, отзывчивость и искреннее желание помогать людям. Их не включишь в должностную инструкцию и не измеришь показателями: как посчитать число улыбок и добрых слов, которыми мы обмениваемся с пассажирами? Но без этих качеств атмосфера на вокзалах и в поездах будет совсем другой.

Бывает, пассажир приходит в плохом настроении или разгневанным. Здесь важно найти подход к каждому: вежливо уточнить вопрос, выслушать, вникнуть в проблему, с улыбкой пожелать хорошего дня. Когда расстроенный человек видит, что

ему искренне стараются помочь, его отношение меняется. В моей практике такое случалось не раз: «Я подходил к вам поскандальить, а вы мне так настроение подняли, что никаких плохих эмоций не осталось!» Такие отзывы — ключевой показатель работы всего пассажирского комплекса.



Виктор Чахлов, начальник пассажирского поезда вагонного участка Новосибирск-Главный:

— Инструкция учит нас работать с вагоном, а жизнь — с людьми. Первое — это навык, который осваивается и проверяется, а второе — искусство, не поддающееся ни нормированию, ни контролю, ни даже поощрению в приказе. Но именно за него пассажиры говорят «спасибо», выходя на перрон. Это умение видеть человека.

Невидимое и нигде не учтенное, оно превращает обычную поездку в дорогу, о которой пассажир потом вспоминает добрым словом. В долгом пути ему важно, чтобы рядом оказался внимательный, спокойный, понимающий человек — тот, каким проводника не обязывает быть ни один документ, а делает его собственная совесть и профессия.



Юлия Маслакова, проводник пассажирского поезда вагонного участка Чита:

— Это любовь к самым разным людям: ма-

леньким и стареньким, тихим и скромным, активным и агрессивным. И хорошо, что среди нас много тех, кто не только ценит любовь, но и дарит свое тепло другим, выполняя при этом должностные обязанности.



Светлана Шмал, ведущий инженер отдела организации взаимодействия с перевозчиками в дальнем следовании Службы пассажирских перевозок МЖД:

— Это профессиональная чуткость: умение вовремя понять, что происходит с пассажиром и какая помощь ему нужна, даже если он сам еще не сумел ее попросить.

На вокзале и в поезде люди часто тревожатся, они боятся опоздать на пересадку, едут впервые, теряются, когда привычный маршрут меняется, — и начинают раздражаться. Опытный работник замечает это и подбирает нужный тон и слова. Иногда достаточно спокойно повторить объяснение, иногда — показать дорогу или просто дать человеку несколько секунд, чтобы собраться. Особенно ценна помощь, которая сохраняет достоинство пассажира — без снисходительности и упреков.

Пассажир может забыть фамилию работника и его слова, но запомнит, что в трудную минуту его выслушали, поняли и помогли. Именно чуткость превращает правильно выполненную работу в обслуживание, которому доверяют.

Лидер

Верность первичке



Наталья Охотная,
Дорпрофжел на ДВЖД
Хабаровск

«Одна дорога, одно предприятие, один профсоюз» — эту фразу лидер первичной профсоюзной организации дистанции инженерных сооружений Дальневосточной железной дороги Павел Борзенко может считать автобиографической.

На Дальневосточную магистраль, в Мостоотряд №9 (впоследствии преобразованный в дистанцию) Павел устроился

монтажником в 1998 году. А спустя 14 лет коллектив, присмотревшись к активному и амбициозному коллеге, предложил ему выставить свою кандидатуру на выборы председателя первичной профсоюзной организации.

«Профсоюзная работа — это целый мир, попав в который, я узнал много нового, — делится Павел. — Передо мной раскрылась многогранность и глубина профсоюзного движения. Никогда не думал, что профсоюз — это настолько большая сила, объединяющая так много людей, предоставляющая безграничные возможности для самореализации, защиты интересов работников и их семей».

Сегодня дистанция инженерных сооружений — это 839 работников, которые трудятся в Хабаровском, Комсомольском и Владивостокском территориальных управлениях Дальневосточной магистрали. Павел Борзенко старается охватить вниманием не просто коллективы всех участков, практически постоянно находясь в командировках, а найти индивидуальный подход к каждому работнику. Как результат — профсоюзное членство 99,05%.

«Встав у руля первички с восьмидесятипроцентным профчленством, я понял, что основополагающим в мотивационной работе должен стать личный диалог с работником, в том числе о роли профсоюза в его жизни, — вспоминает он. — Всегда прислушиваюсь к коллегам, поддерживаю их инициативы, касающиеся улучшения работы профкома, условий труда и быта на предприятии».

Такая позиция открытости профсоюза и готовности профлидера учитывать мнение каждого вызвала доверие. Работники осознанно вступали в профсоюз, оставаясь в его рядах навсегда.

Для Павла Борзенко в первую очередь профсоюз — это дела. Из случаев помощи, оказанной первичкой работникам за минувшие годы, сложился солидный архив. Это и возвращенная премия, и пересмотренные в пользу членов профсоюза критерии премирования, и обеспечение коллективов с подачи профлидера бутилированной питьевой водой...

«Из актуального — недавнее мое обращение к заместителю председателя РОСПРОФЖЕЛ Андрею Лисицыну, который этим летом был с визитом на

дороге, с просьбой обеспечить наших работников, обслуживающих малые мосты и трубы, специальной удобной и надежной защищающей от сырости и холода обувью. Нас услышали. Пришел ответ, что Центральная дирекция инфраструктуры рассматривает поставку для нас необходимой спецобуви в 2027 году», — поделился эпизодом рабочих будней Павел Борзенко.

В зоне особого внимания первички — работа уполномоченных по охране труда и общественных инспекторов по безопасности движения поездов.

«У нас 18 уполномоченных и 6 общественников, — отмечает Павел Борзенко. — Казалось бы, немного. Но главное здесь другое: качество их проверок и значимость выявленных и устраненных замечаний. В этом плане ребята показывают достойный уровень. Например, общественный инспектор, тоннельный мастер Роман Лаутеншлегер не раз становился одним из лучших на Дальневосточной железной дороге».

Заботится первичка и о ветеранах предприятия. «Просьбы пенсионеров никогда не оставляем без внимания, — делится Павел. — Это помощь в покупке

дорогих лекарств, матпомощь при стихийных бедствиях, организация мероприятий».

При таком объеме работы поддержка профлидера — это 50 профгруппиров, а также налаженное социальное партнерство с руководством предприятия.

«С администрацией без проблем находим общий язык, — отмечает Павел Борзенко. — Всегда чувствуется с ее стороны понимание потребностей работников и готовность идти навстречу профсоюзу. О многом говорит тот факт, что руководитель нашей дистанции Максим Ситников в прошлом году получил знак РОСПРОФЖЕЛ «За развитие социального партнерства».

Спустя годы общественной работы Павел Борзенко продолжает следовать давно сформулированному для самого себя кодексу чести.

«Профсоюзный лидер — человек, которому работники доверяют, способный повести за собой людей, готовый отстаивать их интересы и принимать важные решения, не боясь нести за них ответственность, — уверен он. — Важно уметь «пробивать стены» в интересах коллектива вопреки всем трудностям и препятствиям».

Председатель

Доброе дело

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

В «РЖД детский сад № 24» есть традиция отмечать с детьми «взрослые» праздники, связанные с железнодорожной тематикой. Это — неотъемлемая часть профориентационной работы педагогов по воспитанию будущих работников отрасли.

«Практически все наши воспитанники — дети железнодорожников, — рассказывает председатель ППО, заместитель заведующего по учебно-воспитательной работе Ирина Плохих, — они знают о железной дороге, о РОСПРОФЖЕЛ не только из домашних разговоров. Наши профсоюзные активисты в игровой форме рассказывают им, что такое профсоюз, для чего он нужен, какие символы есть у профсоюза».

Частые гости в детсаду и представители Дорпрофжел на ЮВЖД, например, в этом году малыши получили подарки от профсоюзной организации — футболки с символикой, посвященной 160-летию юбилею Юго-Восточной магистрали.

Но чаще всего в программе профориентации «Мы — будущие железнодорожники» помогают родители воспитанников. В этом году, например, в честь Дня компании «РЖД» подготовили с

педагогами мероприятие, на котором родители рассказали ребятам о своей профессии. А потом был концерт.

Недавно воспитатели вместе с малышами и их родителями участвовали в акции «Белый цветок» — мастерили белые цветы из бумаги, ткани и лент. Готовые поделки передали в храм Иоанна Кронштадтского. На благотворительной ярмарке цветы продавали за символическую цену, а собранные деньги направили на помощь детям с тяжелыми онкологическими заболеваниями. Активное участие в акции приняли дети сотрудников детсада.

«В нашей первичке, — продолжает Ирина Плохих, — очень творческие люди. Большинство из них участвуют в конкурсах, проводимых дорогой и профсоюзом. В этом году вокальный ансамбль «Добрые сердца», в котором поют наши педагоги, занял третье место в номинации «Вокал». Не отстают от родителей и дети. Для конкурса «Моя семья — мой профсоюз», который проводил Дорпрофжел на ЮВЖД, они подготовили творческие работы в разных техниках рисунка».

Немало у членов первички и спортивных успехов. «Наша сотрудница Ирина Астахова занимала призовые места в соревнованиях первого этапа V Железнодорожных спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе» и



Фото из личного архива Ирины Плохих

вошла в состав команды, защищала спортивную честь в финале, который проходил в Кисловодске. Ирина Астахова была в команде по керлингу, которая заняла первое место по этому виду спорта».

Конечно, к профсоюзному лидеру обращаются по самым разным вопросам: и за материальной помощью, и по графику отпусков, иной раз просто приходят поговорить.

За те годы, начиная с 2003 года, когда Ирина Плохих впервые переступила порог детского сада, где прошла путь от музыкального руководителя до заместителя заведующего по учебно-воспитательной работе, ее узнали, как неравнодушного человека. Поэтому и избрали в 2017 году председателем ППО. На учете в первичке «РЖД детский

сад № 24» состоят работники разных возрастов. Каждый — со своими проблемами, вопросами, просьбами. Члены профсоюза получают материальную помощь, путевки в лагеря и санатории, ездят на экскурсии.

«В последнее время Дорпрофжел на ЮВЖД предлагает много путевок, но не всегда совпадает график отпусков или профиль санатория. Поэтому я отслеживаю заявки и предложения, чтобы люди все же могли отдохнуть или пройти лечение. В этом году удалось отправить работницу с бронхиальной астмой в специализированный санаторий в Адлер. А другую сотрудницу, которая участвует в сборе средств для бойцов специальной военной операции, поощрили экскурсионной путевкой в Санкт-Петербург», — отметила Ирина.

Повысь уровень
«быть в курсе»

Досуг

Скажи иначе

Вадим Кожуховский,
Дорпрофжел на КбшЖД
Самара

Лучший перерыв — когда дымятся нейроны, решил профком эксплуатационного вагонного депо Дема КбшЖД и организовал турнир по Alias (в народе — «Скажи иначе»). Пять команд по пять человек.

Игроки отчаянно пытались за минуту объяснить коллегам наибольшее количество слов из карточек, соблюдая запреты на однокоренные формы. Судя по тому, сколько было смеха и красноречивых гримас, словарный

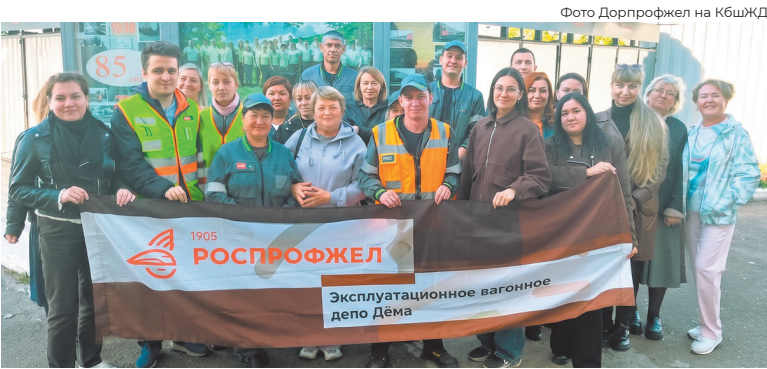


Фото Дорпрофжел на КбшЖД

запас участников прокачался до уровня филологов. Самой быстрой и смекалистой оказалась команда «Триумф»: Надежда Полякова, Наталья Алферова, Индира Ахметова,

Татьяна Дергунова и Татьяна Янгирова. Девушки доказали на деле, что задача объяснить слово «букса», не используя его, хотя и со звездочкой, но вполне решаемая.

Составил Алексей Пискунов

		Что скрывается за пассом?	Фомкин труд	Безразмерное веселье					
					Мушкетёрская «закол-ка»		Плюс к массе		Столица смеха в Болгарии
		Ошейник гнедого	Отношение к натуре	Вершина хит-парада					
					Лев, друг Тимона и Пумбы		Праздничный зевака		Лирическая оратория
Палка, гуляющая по спине		«Вилка» против косолапого	Расшифрован у человека						
			Кличка низкорослых	Нимб, ореол	«Аэромышеловка»				
«Собака из Кабула»		Японская танцовщица			Глобус по форме	Расцветка			
			Злое облако			Кто опыляет инжир?		Стальной крик	
Выдавливание всех соков		И дефицитный, и залежалый			Прут-воспитатель				
			На чём Атлант держит небо?			«Ибица» среди автомобилей			
Герой по имени Евпатий		Мечта бедных и ужас богатых	Убыль у кухарки	Автомобильный «желудок»	Окрылённый конь	Многоугольник с резьбой			
				Тот, кто не пропал					
	Бытовой SOS	Митинг на Руси				Древность			
					«Голубое золото»				
	Бизнес-проныра	... Львиное Сердце							
			Машина из фильма «Такси»	«Цепкая лапа» огурца	Автономия России				Выше Везувия в 2,5 раза
	Пьеса Чехова «Дядя ...»	Кипа хвоста			Мостки для капитана	Инструмент скомо-роха	Смертный ...	Берёзовый напиток	
						Дуга, лежащая на быках			
	Полки под потолком	Оттапливание штанги			Войска вдоль границы				
Бабник						«Радужный» проём			

Ответы на сканворд, опубликованный в № 35

По горизонтали: Вобла. Жрица. Уран. Караоке. Ствол. Ижевск. Мышонок. Щипач. Синема. Тактик. Йог. Лодка. Канон. Крис. Сода. Чижик. Подкоп. Скипетр. Трос. Дурь. Аполлон. Азот. Кабан. Мотодром. Окорок. Мастиф. Ижица. Эрот. Симона.
По вертикали: Воротничок. Банкомат. Ажур. Лихо. Варезки. Алыча. Апорт. Киоск. Въезд. Коала. Киноприз. Инкассатор. Гардероб. Личико. Осип. Крит. Осот. Упадок. Жезл. Кран. Лед. Око. Аноним. Омоним. Томас. Ока. Ретро. Муфта. Сэм. Ион.

История

Путь цистерны

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

В XIX веке с развитием в России нефтяных месторождений и нефтепереработки возникла необходимость транспортировки этого жидкого и легковоспламеняющегося груза, и тогда на железных дорогах появился новый подвижной состав — цистерны.

Железнодорожную цистерну придумали американцы, и первые наливные вагоны в России были иностранного производства. В нашей стране их начали строить в 1872 году одновременно в мастерских двух дорог — Грязе-Царицынской и Московско-Нижегородской. Начинали свой путь нефтяные грузы водным транспортом: в Царицыне (нынешнем Волгограде) перекачивались в цистерны и потом развозились почти по всей России. С 1885 года наливные вагоны для Закавказской дороги строили Русско-балтийский завод, Брянский и Путиловский заводы. Они обеспечивали потребности отечественных нефтяников, и ввоз в Россию иностранных вагонов прекратился.

Уже в 1880-х российская компания «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель» владела 60 составами по 25 цистерн каждый. По конструкции вагоны были двусосные, «бочки» имели объем до 10 кубометров. Подъемная сила тех цистерн была равна 8–11 т, причем тара весила до 6 т.

Вскоре в цистернах стали перевозить не только нефть, но и кислоты, хлористый цинк, смолы. Были и вагоны для сжатого газа и для спирта. Каждый вид цистерн имел свою специфику, поэтому чаще всего обеспечить их обратную загрузку не получалось. Конструкторы пытались решить проблему порожнего пробега. Например, на рубеже веков инженер Петр Кубасов разработал комбинированный вагон-микст, который совмещал функции цистерны и платформы. Он был оборудован котлом прямоугольного сечения с нижней полукруглой частью, размещенной между колесными парами. К наружным стойкам, соединенным брусками, крепились пол и борта.

А вот с еще одной задачей — увеличением вместимости цистерн, а следовательно, их эффективности — конструкторы справлялись быстрее. Для этого

поначалу над «бочкой» делали надстройки-«колпаки» для удобства залива и дополнительно-го объема. С появлением новых мощных паровозов в России стали строить четырехосные вагоны. В 1895 году появилась первая цистерна грузоподъемностью 25 т и объемом 29 кубометров, а уже в 1898 году — 33-тонная цистерна объемом 38 кубов.

Первая мировая война и последовавшая за ней революция внесли коррективы: парк уменьшился вдвое, каждый пятый вагон был неисправен, постройка новых сократилась в 20 раз.

Решать проблемы было поручено Феликсу Дзержинскому. В Англии и Германии закупили 1,5 тыс. четырехосных цистерн грузоподъемностью 30 т. Но поскольку вес тары превышал 16 тонн, вагоны стали переделывать, вставляя в котел дополнительные листы, из-за чего цистерны в сечении получались овальными.

С 1930-х годов российские заводы стали делать четырехосные 50-тонные цистерны сварной конструкции, которые обходились дешевле, а масса котла у них была на 320 кг меньше клепаного аналога. Появились и цистерны для особенных специфических грузов. Например, для битума с изоляцией, позволявшей при морозе минус 10 °С сохранять грузу температуру выше 100° С.

Во второй половине XX века перед конструкторами возникла задача повысить грузоподъемность цистерны и расширить спектр перевозимых в них грузов. На Ждановском заводе тяжелого машиностроения в содружестве с Московским институтом инженеров транспорта в 1970-х была построена самая большая в мире восьмиосная цистерна емкостью 120 т, предназначенная для перевозки светлых нефтепродуктов. Она не имела рамы, а в качестве цельнонесущей конструкции вагона использовался котел из броневых листов толщиной 12 мм, оборудованный двумя сливными приборами и двумя горловинами с крышками.

Пополняется вагонный парк новыми моделями и сегодня. В 2026 году Тихвинский вагоностроительный завод выпустил четырехосные цистерны грузоподъемностью 75 тонн и с объемом котла 92 кубометра, в которых удалось увеличить и грузоподъемность, и объем и предусмотреть варианты сливных приборов с разной степенью защиты.



Фото Владислава Куликова



Студенты филиала Ростовского государственного университета путей сообщения в Воронеже приняли участие в общегородском субботнике



Ежегодный профсоюзный велопробег железнодорожников состоялся на Кинельском узле Куйбышевской магистрали



При поддержке Дорпрофжел на ЗСЖД прошло мероприятие «Поезд детства. Дорога для СВОих» для детей работников — участников спецоперации



Состоялись соревнования по рыбной ловле среди работников и членов их семей Сенновского железнодорожного узла ПривЖД



Состоялись ежегодные соревнования по волейболу между руководителями Горьковской магистрали и Кировского территориального управления



Профсоюзный актив Мгинского узла ОЖД организовал для коллег экскурсию в Выборг