

**Гудок**

издательский дом

26 ЯНВАРЯ 2024 ГОДА  
ПЯТНИЦА № 3 (14 885)  
ОБЪЕДИНЁННЫЙ  
ПЯТНИЧНЫЙ ВЫПУСК

# ОКТЯБРЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА НА ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. ВЫХОДИТ С 1933 ГОДА

12+

## Дорога к жизни



Завтра исполняется 80 лет со дня полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады. Дорога Победы Шлиссельбург – Поляны, построенная под огнём врага всего за 17 дней, стала спасением для города. По ней было доставлено 3,5 млн тонн грузов

Воспоминания тех, кто пережил то страшное время, и о работе железнодорожников в годы войны читайте на стр. 6–7 ►



СЕРГЕЙ БРЫЗГАЛО

[HTTPS://PORTAL.POCNET.RU](https://portal.pochet.ru)

Читать наши пятничные выпуски можно в личном кабинете  
НА «СЕРВИСНОМ ПОРТАЛЕ ПЕНСИОНЕРА ОАО «РЖД»

ЗА ЛЮБИМОЙ ГАЗЕТОЙ – В ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ\*

\*только для пенсионеров ОАО «РЖД»





## Ритм сети

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВЛЕНЫ РЕДАКЦИЕЙ ГАЗЕТЫ «ГУДОК»

# Вагонам меняют паспорта

**Цифровизация** | С 1 февраля на территории СНГ начнётся внедрение паспорта грузового вагона новой формы ВУ-4ЖА и «расширенного» листка учёта комплектации. Новые документы учитывают дополнительные характеристики подвижного состава, а также предполагают размещение большего количества данных.

Автор ● Александр Зубов

Как известно, обращение грузовых вагонов на пространстве СНГ регулируется Соглашением о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств – участников Содружества: Азербайджанской Республики, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. Оно было подписано в 1993 году.

## ПРОЦЕДУРА РЕГИСТРАЦИИ

При этом для эксплуатации грузовых вагонов на путях общего пользования стран – участниц СНГ каждый вагон должен быть зарегистрирован в межгосударственном Автоматизированном банке данных парка грузовых вагонов (АБД ПВ). Банк обеспечивает идентификацию грузовых вагонов по восьмизначному номеру, принадлежности государству, собственнику, техническим и эксплуатационным параметрам.

Производитель формирует паспорт, включающий сведения о том, где и когда вагон был изготовлен, технические и эксплуатационные параметры вагона и листок учёта его комплектации составными частями. Этот документ информирует о номерных деталях вагона – боковой рамы, колёсной пары, наддрессорной балки, автосцепки, поглощающего аппарата, тягового хомута, главной и магистральной частей воздушнораспределителя, авторежима. В России, например, купивший единицу подвижного состава владелец передаёт данные о паспорте вагона в Росжелдор, который регистрирует его и вносит информацию в межгосударственную автоматизированную систему. Таким образом, сведения становятся доступны железнодорожным администрациям других государств, и вагон можно использовать на всём пространстве СНГ и других стран, выполняю-



МИХАИЛ ШУКЛИН

щих требования Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов.

«При постановке вагона в состав поезда, при формировании натурального листа указывается номер вагона, и через него можно получить из системы все внесённые данные: модель, тип, грузоподъёмность, массу. И здесь же можно получить сведения из листка комплектации грузового вагона составными частями, в котором содержится информация о номерных деталях вагона», – объясняет начальник отдела «Вагонное хозяйство» НЦ «Инфраструктура» АО «ВНИИЖТ» Максим Кузнецов.

## НОВЫЙ ДОКУМЕНТ

В настоящее время действуют паспорт ВУ-4М и листок учёта комплектации грузового вагона. Теперь подготовлен новый паспорт ВУ-4ЖА, учитывающий дополнительные ха-

рактеристики вагона, такие как, например, тип сливного прибора вагона-цистерны, объём кузова, максимальная расчётная статическая нагрузка. Новый, «расширенный» листок учёта комплектации грузового вагона составными частями также предполагает размещение большего количества данных.

Для внедрения нового электронного документа на уровне СНГ необходимо было разработать

пакет нормативно-технической, справочной документации автоматизированной информационной системы по ведению паспорта формы ВУ-4ЖА, внести изменения в программное обеспечение (ПО). Эту задачу решили специалисты АО «ВНИИЖТ» в рамках Плана НИОКР СНГ.

В конце декабря 2023 года прошла приёмка в постоянную эксплуатацию ПО информационной

базы межгосударственного уровня по ведению паспорта грузового вагона формы ВУ-4ЖА и «расширенного» листка учёта комплектации составными частями. ПО было принято после почти годичной опытной эксплуатации на территории ряда железнодорожных администраций стран СНГ и участников Соглашения. В частности, были задействованы железные дороги Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Грузии, Латвии, Эстонии. Участвовали структуры Главного вычислительного центра ОАО «РЖД» и информационно-вычислительных центров зарубежных администраций.

«Тестировались приём, обработка, логический контроль данных и автоответы», – говорит Максим Кузнецов.

Несмотря на то что ПО уже полностью готово с конца прошлого года, в постоянную эксплуатацию автоматизированная информационная система по ведению паспорта ВУ-4ЖА вступит с 1 февраля. Время потребовалось для доработки комплекса нормативной документации внутри железнодорожных администраций. Таким образом, с начала февраля станут возможны передача и использование на межгосударственном уровне документов формы ВУ-4ЖА и «расширенного» листка учёта комплектации. Подготовленные администрации уже формируют новые данные.

## ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД

Впрочем, ВУ-4М и прежний листок комплектации также продолжат своё действие. Будет установлен переходный период, в течение которого будут приниматься обе формы. Ожидается, что срок действия обеих форм паспортов составит три года. Но эту норму необходимо утвердить Совету по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ, заседание которого планируется провести предстоящей весной. ●



**Паспорт ВУ-4М и прежний листок комплектации также продолжат своё действие. Будет установлен переходный период, в течение которого будут приниматься обе формы**

# Наставники по техносферной безопасности приобщат к культуре

**Показатели** | В 2023 году в ОАО «РЖД» количество случаев производственного травматизма снизилось на 11% по сравнению с 2022-м. Об этом на оперативном совещании в ОАО «РЖД» сообщил начальник Департамента экологии и техносферной безопасности РЖД Андрей Лисицын.

По словам Андрея Лисицына, в целом на создание безопасных и комфортных условий труда в прошлом году компания потратила свыше 34 млрд руб., из которых 17 млрд направили на спецодежду, спецобувь и индивидуальные средства защиты. В среднем в сфере охраны труда на каждого работника пришлось

52 тыс. руб. в год. Основные риски, с которыми сталкивается здесь компания, – наезды на работников, электротравмы и падение с высоты. Именно на эти случаи руководители обращают особое внимание.

«Целевые задачи, направленные на улучшение условий труда в 2023 году, выполнены в полном объёме, – рассказал Андрей Лисицын. – Улучшены условия труда на 45 тыс. рабочих мест при плане в 44,7 тыс. Согласно отчёту АСУ «Зима», обеспеченность работников зимней одеждой и обувью составила 100%. В прошлом году в структурные подразделения впервые начаты поставки кремов против обморожения с защитным действием до минус 60 градусов, поставлено более

440 тыс. единиц. Для контроля на полигонах организован мониторинг состояния работ в зимних условиях, позволяющий точно выявлять несоответствия в соблюдении техники безопасности и применять управленческие решения в случае необходимости».

Начиная с 2024 года в компании введена процедура наставничества в вопросах техносферной безопасности. Это нововведение позволит обеспечить отработку навыков безопасного проведения работ у вновь принятых сотрудников. Наставничество в области техносферной безопасности, по словам Андрея Лисицына, станет одним из элементов культуры безопасности труда в компании. ● Сергей Плетнёв



ИЛЬЯ ДЕЕВ/РОСКОНГРЕСС



# Ритм дороги

## «Иволги» будут летать чаще

**Реконструкция** | На прошлой неделе на тяговой подстанции Останкино завершена замена импортных выключателей, питающих линии контактной сети, на отечественные. Также проведена реконструкция контактной сети на участке Ховрино – Зеленоград-Крюково.

Автор ● Алина Васильева

□ «При запуске МЦД-3 нагрузка на систему тягового электроснабжения на станциях Ленинградского направления заметно возросла, – говорит главный инженер Октябрьской дирекции по энергообеспечению «Трансэнерго» (НТЭ) Евгений Троицкий. – До запуска мы установили защиту на выключателях контактной сети с корректировкой режимных карт вождения поездов для машиниста, что позволило повысить пропускную способность участка».

В рамках инвестиционной программы по МЦД-3 работы по повышению надёжности контактной сети продолжаются. Так, на участке от станции Ховрино до станции Зеленоград-Крюково под надзором Московской дистанции электроснабжения НТЭ с августа по сентябрь прошлого года силами подрядных организаций выполнена реконструкция 64 км контактной сети с увеличением пропускной способности участка и сечения контактной подвески.

Учитывая интенсивность движения на участке, замену контактной сети выполнили без существенного изменения графика движения поездов и причинения неудобств пассажирам.

Также на прошлой неделе завершены работы на тяговой подстанции Останкино по замене импортных выключателей, питающих линии контактной сети в распределительном устройстве 3,3 кВ, на отечественные, тем самым увеличив токовые значения до 5 кА.

Весь этот комплекс мер позволит в дальнейшем избежать отказов и перегрузок в работе устройств контактной сети в моменты пиковых нагрузок, а также сохранить ресурс оборудования.

В настоящий момент ведётся строительство новой тяговой подстанции Молжаниново. Её запуск позволит снять ограничения пропускной способности по условиям тягового электроснабжения и сократить интервал движения поездов «Иволга» с 30–40 минут до 7–10. ○



АРХИВ НТЭ

## Система следит за капюшоном

**Итоги** | В 2023 году на Октябрьской дороге зафиксировано 194 случая непроизводительного травматизма. Это на 16,7% ниже, чем в 2022 году.

□ Также, относительно позапрошлого года, на 12,5% сократилось количество происшествий со смертельным исходом – до 133. Сюда входит и шесть случаев, когда травмы, несовместимые с жизнью, получили несовершеннолетние. Всего в прошлом году пострадавших, не достигших 18-летия, было 11.

Поэтому на дороге особый акцент – на работе с детьми. Например, экскурсии на вокзалы ОЖД в рамках проекта «Открытый путь», участниками которого с апреля по ноябрь стали 550 детей и подростков из районных социальных учреждений города.

Как отмечает начальник службы охраны труда и промышленной безопасности (НБТ) Александр

Иванов, снизить показатель непроизводительного травматизма помогли разные меры, но в комплексе, своего рода «кнут и пряник»: где-то эффективно работало просвещение, где-то – запреты и штрафы. В 2023 году состоялось более 2,7 тыс. профилактических мероприятий.

Александр Иванов подчеркнул, что хотя во многом этот результат обеспечили усилия железнодорожников, к воспитанию культуры безопасности подключались и представители других организаций – транспортной прокуратуры, администраций районов города. По его словам, наиболее опасными остаются главный ход и Малая Приморка, особенно в той её части, где на од-

нопутном перегоне Новая Деревня – Лахта строится платформа у Лахта-Центра. Ввиду участвующих там случаев травмирования в прошлом году начали тестирование системы с машинным зрением – она не только предупреждает о приближении поезда, но даже распознаёт, надеты ли на пешехода капюшон или наушники, и просит и снять.

По результатам исследований, 15% от всех случаев смертельного травмирования граждан оказываются их попытки уйти из жизни добровольно. Тут, конечно, профилактика со стороны железнодорожников бессильна. Но в большинстве ситуаций смысл в том, чтобы напоминать горожанам о правилах безопасности, есть и результаты такой работы очевидны. ○

Мария Трошина



Для исключения случаев непроизводительного травматизма на переездах на ОЖД начнут использовать систему с машинным зрением

### ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

#### ОБЪЕДИНИТЬ УСИЛИЯ

Федеральное агентство железнодорожного транспорта разрешило примыкание путей строящегося терминала минеральных удобрений в Усть-Луге АО «Национальная транспортная компания» к путям ОАО «РЖД» на станции Лужская. Об этом в понедельник, 22 января, сообщила пресс-служба НТК.

Этот шаг позволит временно подавать инертные грузы, нужные для развития инфраструктуры терминала. Проект должен завершиться в 2025 году. Сейчас идёт согласование инструкции о порядке обслуживания и организации движения на пути необщего пользования. Напомним, в планах компании – строительство 10 путей общей протяжённостью 6 км. В 2023 году были готовы первые 4,7 км.

Также в конце прошлого года было завершено бетонирование первого крытого хребтового склада, который одновременно будет вмещать около 150 тыс. тонн груза.

#### ВРЕМЯ ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ

В 2023-м году грузооборот морских портов Балтийского бассейна составил 248,6 млн тонн (+1,3% к уровню 2022-го), сообщила пресс-служба Ассоциации морских торговых портов России (АСОП). Из них объём перевалки сухих грузов – 113,1 млн тонн (+16,6%), наливных грузов – 135,5 млн тонн (-8,8%).

Наибольший прирост показателей в Большом порту Санкт-Петербурга, где грузооборот увеличился на 28% к уровню 2022-го и достиг отметки в 49,6 млн тонн. Приморск оказался на втором месте с грузооборотом в 63,1 млн тонн и ростом на 10,4%. Грузооборот порта Усть-Луга составил 112,5 млн тонн (-9,3%), Высок – 12,8 млн тонн (-19,9%).

Отметим, что грузооборот морских портов России в 2023 году увеличился на 5% и составил 883,8 млн тонн.

### С ДНЁМ СНЯТИЯ БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА!

Дорогие ветераны и работники Октябрьской железной дороги! 80 лет прошло со дня полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады.

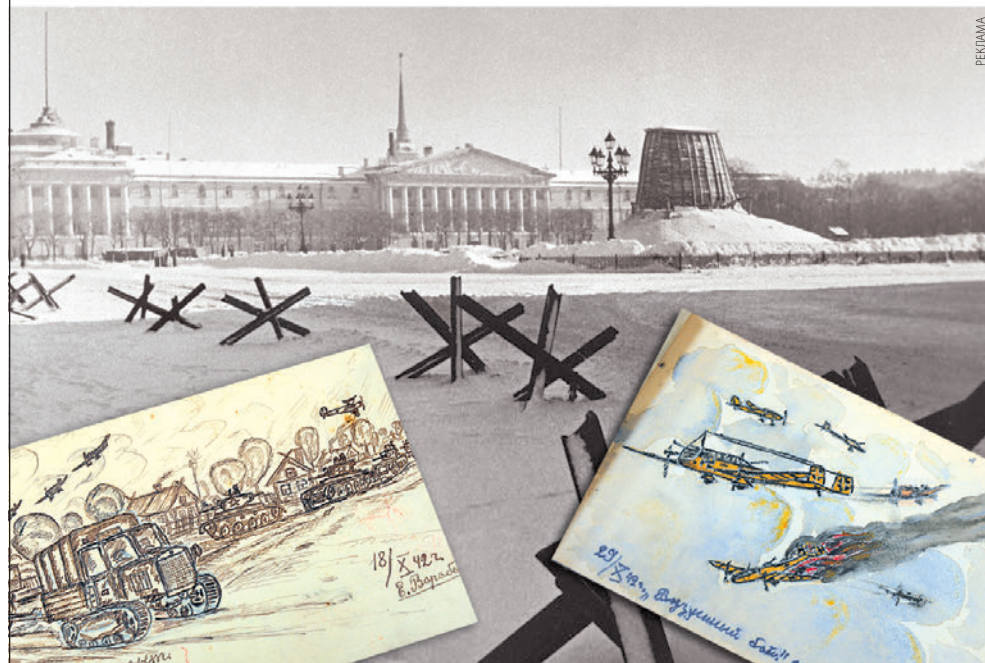
От всей души желаем здоровья ныне живущим блокадникам и освободителям Ленинграда! Вечная память – почившим!

Низкий поклон – всем ветеранам! Вы не только спасли и сохранили наш прекрасный город, вы дали нам, потомкам, потрясающий урок мужества и самоотверженности.

Сердечно поздравляем всех с великим праздником Ленинградской Победы!



Коллектив ООО «Мобильные Системы Диагностики Холдинг»





# Люди дела

## С «Гранита» на «Малахит»

**Профессионал** | Вчера, 25 января, исполнилось 55 лет Почётному железнодорожнику, машинисту-инструктору локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Бабаево (ТЧЭ-22) Октябрьской дирекции тяги Владимиру Захарову.

Автор ● Ирена Рудич

«Решение стать железнодорожником я принял спонтанно, – вспоминает Владимир Захаров. – Три моих одноклассника решили поступать в отраслевое ПТУ в Волхове и за компанию позвали меня. Так мы дружно и отучились на помощника машиниста». После окончания училища новоиспечённых железнодорожников направили на практику в локомотивное депо Бабаево. Поработав немного, они также дружно отправились на службу в армию, после которой товарищи нашли другую работу, а Владимир вернулся в полюбившееся ТЧЭ-22, где и трудится до сих пор.

Общий стаж машиниста – 37 лет. За эти годы Владимир Викторович прошёл все ступени профессионального роста: от помощника машиниста до машиниста электровоза 1-го класса, а с 2010 года исполняет обязанности машиниста-инструктора локомотивных бригад.

«Не каждый может стать машинистом-инструктором, – уверен он. – Ведь для этого требуется быть и учителем, и психологом, и другом для подопечных. Нужно иметь большой запас терпения, и важно не только знать, как всё работает в локомотиве, но и донести это до новичков так, чтобы они это усвоили». Железнодорожник отмечает, что ему самому в этом вопросе очень повезло – у него были самые лучшие наставники: машинист Леонид Богданов, который обучал его и обкатывал в машинисты, и машинист-инструктор Виктор Павлушин, который щедро делился своим бесценным опытом.

За годы работы труд железнодорожника неоднократно отмечен наградами самого высокого уровня. Владимир Викторович



КИРИЛЛ СВЯЖИН

является обладателем почётного знака «За безаварийный пробег на локомотиве 1 000 000 км», знака «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 30 лет», а летом 2023 года он удостоился звания «Почётный железнодорожник ОАО «РЖД».

Машинист имеет заключение на множество серий локомотивов и участков обслуживания, один из первых на сети прошёл обучение для подготовки к управлению новым электровозом ЗЭС8 на заводе «Уральские локомotive» и принял участие в первых поездках «Малахита», который по-

ступил в эксплуатацию в ТЧЭ-22 в январе нынешнего года.

«На обучение управлением «Малахитом» были отправлены машинисты, имеющие опыт работы с аналогичными локомотивами 2ЭС10 «Гранит». А у нашего депо с ним связана особенная история», – рассказывает Владимир. В 2018 году в депо Бабаево проходило совещание с работниками локомотивных бригад под председательством заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Дирекции тяги Олега Валинского. «Мне дали слово, и я, набравшись сме-

лости, сказал: «Олег Сергеевич, очень хотелось бы испытать в деле электровоз «Гранит», – вспоминает машинист. «Будет вам «Гранит», – пообещал Олег Валинский и обещание выполнил! Уже через месяц в депо прибыли в экспериментальные поездки два электровоза со Свердловской дороги, и целый год локомотивные бригады ТЧЭ-22 с мальчишеским азартом «рулили» мощными машинами. Кстати, один из этих «Гранитов» летом того же года повёл грузовой поезд повышенной массы 12 тыс. тонн в тестовую поездку по маршруту Бабаево – Лужская.

«Такие опытные работники в депо на вес золота, – отмечает начальник ТЧЭ-22 Василий Семушин. – Владимир Захаров не только ответственный и грамотный специалист, но и замечательный чуткий человек, готовый всегда прийти на помощь коллегам».



**Не каждый может стать машинистом-инструктором, ведь для этого требуется быть и учителем, и психологом, и другом**

## Дорогу – молодым!

**Татьянин день** | Вчера в стране отметили День российского студенчества, 19 лет назад признанный на государственном уровне. Традиции праздника, посвящённого православной святой Татьяне, уходят глубоко в историю, а светское торжество проходит у нынешней молодёжи с разной степенью кутежа и веселья.

Праздник связан с созданием первого в России университета – соответствующий указ императрицы Елизаветы Петровны подписала 269 лет назад. Сейчас мы знаем его как МГУ.

ПГУПС был образован не намного позже – в этом году ему исполнится 215 лет. В современном вузе есть достойные продолжатели инженерных традиций. Напомним, 18 декабря состоялась встреча президента РФ Владимира Путина с победителями Чемпионата «Профессионалы». Старейший транспортный вуз страны представляли студентка Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта – структурного подразделения ПГУПС Виктория Веселова и студентка Ярославского филиала ПГУПС Татьяна Макарова. В компетенции «Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте» в финале чемпионата Вика завоевала золотую медаль как в основном, так и в международном зачёте. Таня получила «бронзу».

Также в конце прошлого года проходили новогодние балы: традиционный Губернаторский, куда были приглашены 700 лучших студентов города, среди которых 20 студентов ПГУПС, и организованный университетом «Топ-100» для отличников.

У вуза, как у кузницы кадров для транспортной отрасли, одних только студенческих отрядов – 16! Кстати, на заседании Учёного совета по итогам 2023 года проректор по воспитательной работе и связям с производством Илья Терёхин предложил создать в ПГУПС некоммерческую молодёжную общественную организацию «Студенческие отряды транспортной отрасли» – по его словам, это позволит масштабировать движение отрядов и вовлечь в него больше студентов. ● **Мария Трошина**

## В звании «дома высокой культуры быта»

**Благоустройство** | На прошлой неделе награждены победители дорожного этапа конкурса «Дом специализированного жилищного фонда образцового содержания» Департамента социального развития ОАО «РЖД» при участии Роспрофжел.

Конкурс проводился на Октябрьской второй год подряд, его участники – наниматели многоквартирных домов, где от двух до четырёх квартир, находящихся в собственности компании и эксплуатирующихся более трёх лет.

Члены комиссии – представители службы управле-

ния персоналом ОЖД и Октябрьской дирекции по эксплуатации зданий и сооружений – при участии самих нанимателей оценивали внешнее стояние дома, придомовой территории и содержания жилых помещений.

«Мы проводили комиссионный осмотр жилых домов с оформлением чек-листов

и выставлением оценочных баллов, – поделились секретарь комиссии, заместитель начальника службы управления персоналом ОЖД – начальник отдела реализации социальной политики Станислав Нешенков. – В перечень критериев входили различные показатели: например, состояние мест общего пользования, наличие и состояние деревьев и кустарников, мест для отдыха, исправность уличного освещения». Важным условием являлось отсутствие задол-

женностей у нанимателей по оплате жилищно-коммунальных услуг.

По итогам конкурса первое место присуждено нанимателям жилого дома № 20 по ул. Губина в городе Чудово. Заявку на участие в состязании подал электромонтёр контактной сети Санкт-Петербург-Московской дистанции электроснабжения Владимир Иванов.

На втором месте наниматели жилого дома № 13 по ул. Энергетиков в рабочем посёлке Хвойная, – инициатором

участия выступил заместитель начальника железнодорожной станции Хвойная Григорий Савчук.

Почётное третье место у нанимателей жилого дома № 6а в посёлке Нюхча. Идея участия в конкурсе пришла Александру Попову, начальнику района контактной сети Кемской дистанции электроснабжения.

Победители конкурса получили поощрение от Дорпрофжел на приобретение оборудования и инструментов для содержания придомо-

вой территории и улучшения благоустройства. «Кроме того, все участники конкурса получают дополнительные баллы «Бонусного пакета», которые можно обменять на различные привилегии от компании», – рассказал Станислав Нешенков.

Сведения о конкурсе корпоративного уровня и другая актуальная информация о жилищной политике опубликованы на Сервисном портале работника ОАО «РЖД» в блоге «Окно в мир жилищной политики». ● **Ирена Рудич**



# Самоконтроль

## Эффективный аудит

**Актуально** | 2024 год объявлен Роспрофжел Годом общественного контроля и культуры безопасности на производстве. На Октябрьской магистрали в этой сфере, где ключевую роль играют сами работники железнодорожных предприятий, накоплен богатый опыт.

Автор ● Наталья Александрова

«Вопрос общественного контроля – один из наиболее актуальных в транспортной сфере: с одной стороны, он необходим для устойчивой работы транспорта, и с другой, направлен на комфорт и безопасность перевозок нашего пассажира», – говорит представитель Роспрофжел в Северо-Западном федеральном округе, председатель Общественного совета при Ространснадзоре Владимир Белозёров.

Он отмечает два пути повышения безопасности движения поездов. Первый – это внедрение современных технологий, инновационных устройств и достижений научно-технического прогресса – это путь необходимый, реализуемый в плановом порядке, но капиталоемкий. Второй – общественный, массовый, с опорой на работников транспортных предприятий. Организует и координирует эту работу профсоюз.

«Около 7 тыс. общественных инспекторов сегодня эффективно трудятся на сети и в метрополитенах двух столиц – это патриоты, передовики производства, лучшие работники, заинтересованные в том, чтобы их транспортные предприятия работали устойчиво и надёжно», – отмечает Владимир Белозёров. – Эта система положительно оценивается Ространснадзором и рекомендуется отраслевым профсоюзам всех видов транспорта. Наш опыт активно использует профсоюз авиации, к лучшим практикам присматриваются автотранспортники, профсоюз морского и речного транспорта. Решением руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в прошлом году поощрено более 40 общественных инспекторов по безопасности движения поездов в системе РЖД и метрополитена».

В компании определены мотивационные меры для работников, которые несут эту важную нагрузку. Например, для самых активных



ВИКТОР КАЗАРИН

общественных инспекторов предусмотрено до трёх дней дополнительного оплачиваемого отпуска. Мероприятия в рамках Года общественного контроля позволят планомерно продвигать их работу с ещё большим эффектом. «Общественному контролю и культуре безопасности будут посвящены внутренние мероприятия: круглые столы, конференции, обучение в учебно-методических центрах железных дорог, а также общероссийские события, слёты и форумы», – говорит Владимир Белозёров. – Дорпрофжел на ОЖД – хороший пример выстраивания этой работы на Октябрьской магистрали».

Главная цель общественного контроля – профилактика нарушений в безопасности движения поездов. «Это своего рода общественный аудит, когда сотрудники добровольно и безвозмездно обращают внимание на отклонения от нормы, которые могут возникнуть в нашем сложном производстве – в инфраструктуре, подвижном составе, в окружающей среде, и направляют инфор-

мацию работодателю», – отмечает Владимир Белозёров.

«Работа общественных инспекторов – это хорошая профилактика нежелательных событий в сфере безопасности», – подтверждает заместитель главного ревизора ОЖД Роман Зеленков. – Благодаря заинтересованности и принципиальности инспекторов развивается культура безопасности на местах и атмосфера нетерпимости к нарушениям в коллективах».

По результатам работы органов общественного контроля на Октябрьской магистрали в 2023 году выдано 135 предложений по улучшению эффективности производства. Уполномоченные по охране труда оперативно доводят проблемные вопросы до руководства и профсоюзного лидера, только за 2023 год ими проведено более 18 тыс. проверок.

«Культура безопасности должна быть заложена в сознании каждого – от рядового работника до руководителя предприятия, – уверен первый заместитель председателя Дорпрофжел на ОЖД по организационно-производственному направлению – главный технический инспектор труда Роспрофжел на ОЖД Леонид Рябинин. – Понимание важности соблюдения требований безопасности на каждом рабочем месте – залог минимизации рисков, укрепления безопасности движения и стабильной работы железнодорожного транспорта».

### Обучение, конкурсы и обратная связь

**Александр Голубев,**  
председатель  
Дорпрофжел  
на ОЖД



**Прямая речь** | То, что 2024 год объявлен в Роспрофжел Годом общественного контроля и культуры безопасности на производстве, означает, что большая часть работы профсоюза будет направлена на повышение эффективности технической инспекции труда и на взаимодействие с работодателем в этом направлении.

В конце прошлого года ГУП «Петербургский метрополитен» также присоединился к организации работы общественных инспекторов: Положение о внутреннем контроле в области безопасности движения поездов вступило здесь в силу с 1 ноября 2023 года. А в декабре представители Дорпрофжел на ОЖД и ревизорского аппарата метрополитена провели семинар-обучение первых 20 общественных инспекторов. Профильные ревизоры служб движения и тяги передали им опыт применения методов риск-ориентированного подхода в общественном контроле. Обучение с участием не только профсоюза, но и работодателя подтверждает: в стабильной работе по соблюдению требований безопасности и норм охраны труда заинтересованы все. Этому способствуют такие конкурсы Роспрофжел, как «Аксиома ответственности», финалисты которого приглашались в Москву. Применение новых информационных подходов, совершенствование обратной связи с членами профсоюза, конкурсы, ориентированные на большое количество работников и членов их семей, – все эти программы будут развиваться и в 2024 году.

Также на ОЖД планируется усилить обучение общественных инспекторов по безопасности движения и уполномоченных по охране труда, контролировать мероприятия по снижению производственного травматизма и улучшению условий труда и санитарно-бытовых условий.



**В 2023 году выдано 135 предложений по улучшению эффективности производства, уполномоченными по охране труда проведено более 18 тыс. проверок**

## Главная мотивация для общественного инспектора

**Татьяна Лютенко,**  
начальник грузового района  
станции Автово



**Мнение** | Общественным инспектором по безопасности движения поездов является с 2015 года. В от-  
расли работает с 2003 года, на Октябрьской дороге – с 2006-го. Выполняя свои должностные обязанности, в том числе находясь на железнодорожных путях, всегда отслеживает и соблюдение требования безопасности движения.

У нас на станции ведут работу три общественных инспектора. Правильно говорят, что они – помощники руководителя, его глаза и уши, ведь мы контролируем на станции выполнение всех норм и правил.

Информацию о выявленных несоответствиях вносим в систему «Навигатор безопасности», а также передаём в письменном виде руководству станции и в профсоюз. По каждому конкретному случаю нарушения безопасности движения

и охраны труда определяют сроки устранения замечаний. Если вопрос можно решить сразу, например, контейнер находится в негабарите или необходимо очистить от снега служебные проходы, – меры принимаются незамедлительно. Если на устранение замечаний требуется время, заявка вносится в соответствующую программу. С начальником станции и главным инженером у нас выстроено полное взаимодействие и налажена обратная связь.

Если видим, что кто-то из работников узла или сторонних лиц не соблюдает правила безопасности движения и охраны труда, беседуем с ним, стараемся донести, что культура безопасности движения касается каждого.

В работе общественного инспектора важны не только профессиональные знания, но и такие качества характера, как настойчивость и принципиальность. Основная мотивация в нашем деле – это вовремя устранённые замечания.

Безопасность на железнодорожном транспорте – вопрос ключевой. Об этом часто говорим и дома в семье: муж – бывший вагонник, дочь преподаёт в ПГУПС. Традиция общественного контроля не нова: железнодорожники и раньше, в советское время, помимо своих основных обязанностей следили за безопасностью, помогали осознать её значимость своим молодым коллегам. Считаю очень верным, что наступивший год посвящён именно общественному контролю.



# Никто не забыт

## Повесть о настоящем человеке

**Личность** | Большую роль для снабжения всем необходимым Ленинградского и Волховского фронтов, прорвавших блокаду, сыграл Бологовский узел под руководством Бологовского НОДа Ивана Родионова.

Автор ● Татьяна Куценина

Бологовский узел был очень важным, он питал четыре фронта: Ленинградский, Северо-Западный, Волховский и Калининский. Понимая это, фашисты пытались стереть станцию и весь узел с лица земли. 1600 железнодорожников погибли здесь на своём трудовом посту, почти столько же было ранено. Но всё же железнодорожники выстояли.

Редкие часы выдавались для работников станции и всех предприятий узла тихими, когда можно было выполнять свои прямые обязанности – готовить маршруты, подгонять паровозы, осматривать поезда, ремонтировать пути. В основном они жили в режиме чрезвычайного положения, когда приходилось восстанавливать путь после бомбёжек, латать паровозы и вагоны. За три года непосредственной близости фронта, с начала июля 1941-го по февраль 1944-го, на станцию Бологое было сброшено более 6000 фугасных бомб весом от 250 до 500 кг – ни одного дня не обходилось без разрушений, ранений и гибели людей.

Всю эту обстановку контролировал и держал в руках начальник отделения Иван Родионов, которому на момент начала Великой Отечественной войны было только 29 лет. Его становление как инженера и руководителя проходило под бомбами, но никаких поблажек ему никто не давал. Потому, видимо, всю свою долгую послевоенную жизнь



ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ

Иван Иванович провёл очень деятельно, успел многого добиться и многое сделать на всех должностях, куда его ставило МПС. Память о войне всегда была для него святым чувством. Именно он, уже будучи первым председателем Центрального совета ветеранов железнодорожного транспорта, добился того, чтобы работники спецформирований НКПС были приравнены по статусу к участникам Великой Отечественной войны.

В 1985 году станции Бологое-Московское присвоен Орден Отечественной войны первой степени. Ни до 1985-го, ни после него до сегодняш-

**За свою долгую послевоенную жизнь Иван Родионов успел многое сделать на всех должностях, куда его ставило МПС**

него дня ни одна станция сети железных дорог страны не удостоена столь высокой награды. Работники узла, его совет ветеранов обращались в Москву с предложением, чтобы уже в наши дни пассажирам скоростных «Сапсанов» и «Ласточек» перед остановкой поезда напоминали бы о том, что это особенная – легендарная и заслуженная станция, а не просто небольшой провинциальный городок где-то между Петербургом и Москвой. ○



ПОЛНЫЙ ТЕКСТ  
ЧИТАЙТЕ  
НА САЙТЕ  
GUDOK.RU

## «Я съел недельный запас хлеба...»

**Судьба** | Ветеран ОЖД Иван Георгиевич Мартынов блокаду переживал совсем маленьким, о том времени знает больше из рассказов своей мамы. Всю свою жизнь он руководил Бологовским энергоучастком (ЭЧ-2), ушёл на пенсию в конце 1990-х.

Когда началась война, Ване было чуть больше двух лет. Папа ушёл ещё на финскую, и они с мамой остались вдвоём. Жили на Курляндской улице, была у них своя комната в коммунальной квартире.

«О том времени я мало что могу рассказать, – делится Иван Георгиевич. – Из маминих рассказов помню вот что: до блокады нормальный мальчишка, я через несколько месяцев после её начала перестал ходить. Не знаю, как она со мной мучилась. Но вот в 1943-м произошёл такой случай: мама принесла домой недельную норму хлеба. А я, видно, заметил, куда она его положила, и съел весь этот запас. Я сам этого не помню. Но мама сказала, что с того дня я встал на ноги и пошёл. Как она выкрутилась без картошек, не знаю».

После войны Ваня учился в школе. Закончил, устроился рабочим в дистанцию сигнализации и связи, участок которой находился на станции Ораниенбаум. А туда как раз приехал молодой специалист по распределению из ЛИИЖТа. И вот этот парень постепенно стал объяснять Ивану, что получить хорошую профессию надо обязательно, что железнодорожный институт в Ленинграде – самое хорошее для этого место, что работа на железной дороге – очень интересная и нужная.

И вот Иван Мартынов поехал в институт, в Ленинград, на Московский проспект. Приёмные экзамены уже закончились, но для производственников набор ещё продолжался. Ему предложили поступать на энергетический факультет. В 1962 году Иван закончил ин-

ститут и получил направление в Бологовский энергоучасток. Как раз в тот год закончилась электрификация главного хода Ленинград – Москва. Он попал в Бологое прямо в дни пуска электрификации. Вместо юрких небольших паровозов на линию вышли гиганты-электровозы. Требовала внимания новая контактная сеть.

Нужны были люди и в ремонтные цеха, и на эксплуатацию. Но недостатка в кадрах не было. Кроме ленинградцев, было много местных жителей. В городе Бологое было своё железнодорожное училище, основанное ещё задолго до революции, техникум, филиал ЛИИЖТа.

Здесь находилось несколько железнодорожных школ, ребята из которых поступали в эти учебные заведения. Подготовка шла по очень многим железнодорожным профессиям. Отсюда в энергоучасток и на другие предприятия узла приходили квалифицированные кадры, которые со временем становились хорошими специалистами и руководителями.

Здесь Иван Георгиевич женился. Девушка, которая стала его избранницей, тоже приехала в Бологое по распределению. Тамара Николаевна работала бухгалтером в отделении дороги, потом в ШЧ-4. Вырастили сына и дочь.

Иван Георгиевич свою жизнь считает сложившейся и успешной. «От дороги я получил квартиру. У меня была интересная работа, на которую, несмотря на все трудности, я шёл с удовольствием. У меня хорошая семья. А что ещё надо человеку для счастья?». ○ Татьяна Александрова



**Становление Родионова как инженера и руководителя проходило под бомбами, но никаких поблажек ему никто не давал**

В тяжёлые годы Великой Отечественной войны оборона Ленинграда и борьба за жизнь города были ориентиром для солдата на фронте и труженика в тылу. С каждым годом те дни уходят всё дальше.

**80 ЛЕТ**

ПОЛНОГО  
ОСВОБОЖДЕНИЯ ЛЕНИНГРАДА  
ОТ ФАШИСТСКОЙ БЛОКАДЫ



**Дорпрофжел на ОЖД поздравляет работников и ветеранов Октябрьской магистрали со знаменательной датой!**

**Наша ответственность – помнить и чтить подвиг советского народа.**



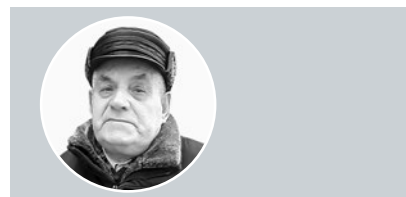


# Ничто не забыто

## «Я говорю с тобой из Ленинграда»

**27 января – 80-летие полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады** | К этой победе бойцы Ленинградского фронта и ленинградцы шли долгие два с половиной года. А рядом со взрослыми во многих случаях были их маленькие дети, ставшие в эти трудные дни опорой для своих родителей. Каждый прошедший год отодвигает войну в глубину истории. Сегодня ценны любые живые свидетельства, и появление каждого из них добавляет новые штрихи к портрету времени, поэтому так важны воспоминания маленьких героев блокады. Компания «Трансойл» более пяти лет поддерживает серию публикаций, посвящённых истории великого города, сегодня – о блокаде глазами детей, которые выжили, а затем всю свою жизнь посвятили работе на железной дороге.

Автор ● Татьяна Куценина



**Анатолий Архипов,**  
машинист паровоза

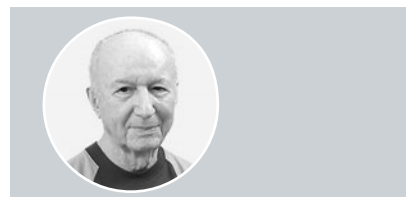
Зима пришла быстро: встали трамваи, потух свет, замолк водопровод. Я хорошо запомнил тот февральский день 1942 года.

Мама пошла на Волково кладбище, чтобы договориться о похоронах, а мне строго наказала бежать в бомбоубежище, если услышу сигнал воздушной тревоги. Как только завывала сирена, я накинул пальто и бросился на улицу. Мне оставалось всего семь-восемь шагов, но тут вдруг что-то ухнуло и я оказался в полной темноте.

Будто сквозь сон доносились до меня шум подъезжающей машины, грохот разбираемых досок и сильный голос: «Давай его в кузов, да закутай получше». Только потом я узнал, что это были моряки Ладожской военной флотилии.

– Парень, ты жив? – спрашивали меня чёрные бушлаты. – Есть хочешь?

Жив я или не жив, я точно не знал. А вот есть, конечно, хотелось...



**Яков Цодыкман,**  
инженер-вагонник, начальник  
рефрижераторного поезда

15 июня 1941 года мне исполнилось три года, и тут ещё у меня родился братик. Как началась война, мама, врач, капитан медицинской службы, была мобилизована в госпиталь. Папа, специалист по авиаприборостроению, ушёл на фронт добровольцем. Встал вопрос с нами, детьми. Мама нашла женщину, которая согла-

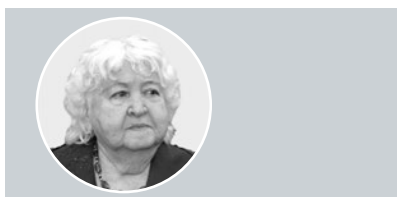


ВАСИЛИЙ ФЕДОСЕЕВ/ТАСС/КНИГА «НЕИЗВЕСТНАЯ БЛОКАДА»

силась на время взять у нас грудничка. А меня отдали в садик, с тем условием, что при первой возможности отправят в эвакуацию.

А пока мы жили дома, в своей комнате на улице Мира. Помню воздушные тревоги и страшный вой сирен. И вот назначили день, когда нас, детей, должны были отправить в эвакуацию. Назвали, куда надо прийти с вещами. А мама не успела приготовить вещи – она всё время пропадала в госпитале. Мы с ней наскоро собрались и побежали к месту сбора. Но, когда мы пришли, оказалось, что детей уже отправили. Куда их увезли, нам не сказали, и мы решили ждать следующей оказии.

Это был конец лета 1941 года, немцы уже окружали Ленинград. Скоро пришло известие, что детей из нашего садика успели довести только до станции Сиверская, а там весь эшелон разбомбили немецкие самолёты, все наши ребята погибли. Так случай спас мне жизнь.



**Галина Прокофьева (Решетова),**  
кадровик пассажирского  
хозяйства

Бомбили наш район сильно, кроме того, велись постоянные обстрелы. Ходить по улицам было опасно. Немцы стремились вывести из строя Кировский завод.

В октябре, когда в школе начались занятия, я пошла в пятый класс. Уроки проходили в бомбоубежище, было очень холодно, сидели в пальто, даже чернила замерзали.

Мы все уже сильно исхудали, едва держались на ногах. Вот нам сказали, что 7 ноября в Доме культуры им. Горького будет пионерский слёт.

Мы с мамой подготовили к этому дню праздничную форму, нашли белую рубашку и галстук, и я, без всяких сил, но в душе было радостно, побрела в Дом культуры. Общее впечатление о слёте осталось праздничным и торжественным, но самое главное – всем ребятам выдали по кружочку

холодца. Этот холодец я никогда не забуду.

Когда я вспоминаю то время, думаю, ни за какие блага мира не согласилась бы вновь пережить его. Даже если бы мне пообещали продлить мою жизнь. Лучше умереть, чем снова пройти через ужасы обстрелов, бомбёжек, сорокаградусного мороза, мук голода и страха.



**Геннадий Некрасов,**  
инженер локомотивного  
хозяйства

В начале войны мне был всего годик с небольшим, поэтому всё, что я знаю, – в основном, со слов мамы. Она рассказывала, что, когда мне было уже два года, оставляла мне на день кружку каши, а сама уходила на работу.

А однажды, говорила мама, со мной что-то случилось, и я стал умирать. Сосед дядя Вася завернул меня в одеяло и отнёс в больницу. И ввремя – врачи сказали, что ещё немного, и меня бы не удалось вернуть к жизни. Не знаю, как об этой истории узнал папа, но в Куйбышевскую больницу на Литейном проспекте, где я находился, пришло письмо с фронта, в котором командование папиной части выражало благодарность врачам за спасение ребёнка. Вот врачи удивились!

Все, кто ребёнком пережил блокаду, одинаково ярко помнят тот день, 27 января 1944 года. Взрослые и дети, знакомые и незнакомые кричали от радости, обнимались, целовались, плакали от счастья.

Небо взрывалось салютом. Эта радость, такая большая, большая на всех, захватывала, наполняла, поднимала куда-то ввысь и застывала в мальчишках и девчонках. Так они и ходили с нею всю жизнь.

Эта радость стала в них тем тёплым огнём, благодаря которому они радовались любой мелочи: аромату тёплого хлеба, мяуканью кота, возможности просто спокойно идти по улицам родного города. Те, о ком мы рассказывали, свои долгие профессиональные жизни посвятили работе на железной дороге, были лучшими в труде, а главное – всегда оставались Людьми. ●

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ



**Эта радость, такая большая, большая на всех, захватывала, наполняла, поднимала куда-то ввысь и застывала в мальчишках и девчонках**

## до 100

**километров был отброшен враг в ходе операции «Январский гром», проводившейся с 14 по 30 января 1944 года. 20 января в ходе Новгородско-Лужской операции освободили Новгород. 20 июля наши войска выиграли сражение за Псков. Таким образом, от немцев была очищена территория всей Октябрьской железной дороги. Поднимать её из руин взялись фронтовики. Пройдёт совсем немного времени, и на неё придут дети войны, закончившие техникумы и институты**





## Каждый совершил свой прорыв

**Традиция** | На Невском пятачке 13 января состоялся легкоатлетический пробег «Прорыв», посвящённый 81-й годовщине прорыва блокады Ленинграда.

Началом стал памятный митинг у памятника «Рубежный камень». Мороз –22°C, побелевшие от тёплого дыхания шапки и балаклавы. Затем два старта: дети и подростки вышли на 1,5 км, взрослые – на 5 км.

В числе спортсменов Октябрьской магистрали – ведущий технолог Санкт-Петербургского ИВЦ Людмила Хюнинен и приёмосдатчик груза и багажа станции Автово Любовь Быковская. Так, Людмила заняла третье место в своей возрастной категории. А Любовь Быковская отмечает, что в этот раз её главной целью было не время, а проверка своей устойчивости к холоду. Три из пяти км она пробежала в спортивном топе, обгоняя удивлённых коллег по забегу. С минусовыми температурами железнодорожница подружилась давно – она занимается моржеванием.

Чтобы легкоатлеты могли восстановить силы, была организована полевая кухня. На долгую память об этом событии участники получили на финише тематические медали. На них – символы прорыва блокады: грузовик «полуторка» с продовольствием и мемориал «Разорванное кольцо блокады».

Напомним, впереди ещё один забег, посвящённый прорыву и снятию блокады Ленинграда – ежегодный патриотический марафон «Дорога жизни» на дистанции 5 км и 42,2 км. Сейчас легкоатлеты Октябрьской активно готовятся к этому событию. **Мария Трошина**

# Кемь хоккейная

**На льду** | В начале января на Кемском узле прошёл традиционный, уже 18-й по счёту, турнир по хоккею с мячом, посвящённый памяти Игоря Тотиева.

Автор **Наталья Александрова**



АРХИВ КЕМСКОГО УЗЛА

Встреча второй год подряд проходит на крытом катке, но мороз и внутри ледовой арены доходил до -20°C. Турнир, организованный профсоюзными «первичками» при поддержке руководителей предприятий Кемского узла, длился три дня. Его открыли председатель Федерации хоккея Кемского района Герман Пикульский, возглавляющий Кемский участок Петрозаводской дистанции НГЧ, и председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Кемь Игорь Неёлов. Они и сами участвовали в играх: Игорь Неёлов – в команде депо, занявшей в итоге третье место, а Герман

Пикульский, кстати, один из самых старших участников турнира, – в команде Кемской узловой метрологической лаборатории, ставшей в турнире второй. Также в баталиях участвовала команда Кемской дистанции СЦБ и Кемской дистанции пути, и сборная ОМК «Стальной путь» и Петрозаводского эксплуатационного вагонного депо, завоевавшая «золото».

«Все участники любят хоккей и с удовольствием приезжают на турнир из других городов, – говорит Игорь Неёлов. – В своё время это было первенство локомотивного депо между цехами, тогда у многих не было экипировки, поэтому зародилась традиция играть в хоккей с мячом, а не с шайбой. С 2007 года турнир посвящён памяти Игоря Юрьевича, возглавлявшего локомотивное депо Кемь, а затем Петрозаводское отделение ОЖД. Он очень многое сделал для развития хоккея на узле».

В январе хоккейные встречи прошли и на других узлах ОЖД, в том числе, в Мурманске и Кандалакше. **О**



**Популярность турнира растёт: сюда приезжают из других городов**

## Плыли, ехали, бежали

**Триатлон** | В минувшие выходные работники Октябрьской дороги выступили на Кубке Губернатора Санкт-Петербурга по триатлону в формате «Индор», который состоялся на территории спортивных комплексов на Крестовском острове.

Кубок губернатора по триатлону – это серия из шести соревнований, которые проводятся при поддержке Комитета по физической культуре и спорту Правительства Санкт-Петербурга и Федерации триатлона Санкт-Петербурга. В субботу прошли велогонки среди женщин и мужчин в виртуальной реальности, а в воскресенье атлеты продемонстрировали свои возможности в триатлоне на дистанции «суперспринт» в индивидуальном и командном форматах. Для начала участникам нужно было проплыть 300 м, затем преодолеть велоэтап длиной 8 км на велостанках «Tasx Neo 2T», а завершились соревнования забегом на дистанцию 2 км в Легкоатлетическом манеже.

На состязаниях трое железнодорожников выступили в личном зачёте. Все они показали хорошие результаты, а дежурный по железнодорожной станции Лужская Санкт-Петербург-Витебского центра организации работы железнодорожных станций Октябрьской дирекции управления движением Татьяна Карпенко заняла второе призовое место в своей возрастной категории. **Ирена Рудич**

## Мышечный каркас не подведёт

**Пауэрлифтинг** | В начале декабря прошёл двухдневный Турнир по жиму классическому, посвящённый памяти вице-президента Федерации пауэрлифтинга Санкт-Петербурга Рифа Баймухаметова. Инженер Октябрьской дирекции по тепловодоснабжению Елена Кальнова заняла первое место в весовой категории до 57 кг, выжав 50 кг.

Представьте – хрупкая девушка ложится на скамью, двумя руками берёт штангу с дисками и поднимает её. Всё бы ничего, но конструкция весит почти столько же, сколько она сама. Елена Кальнова отмечает – за тем, что с виду даётся достаточно легко, – два года упорных тренировок. В целом в «качалку» она ходит около девяти лет. Свою первую 20-килограммовую штангу, подъём которой дался с огромным трудом, Елена помнит до сих пор.

«Я без спорта жить не могу», – отмечает она. Уверенный мышечный каркас – друг, который действительно



ЛИЧНЫЙ АРХИВ

не подведёт: поддержит уставшую спину, обеспечит эффектную фигуру, а силовые тренировки помогают его сформировать и укрепить. «Тело адаптируется к нагрузкам, и раз за разом можно поднимать больше, – го-

ворит Елена. – В пауэрлифтинге мы наращиваем не мясо, а силу. На соревнованиях важно показать тот максимум, на который способен организм. Исходя из этого формируется план тренировок. Ты не можешь быть постоянно в соревновательной форме, но можешь достичь её на определённое время».

Как? Пахотой в зале, дисциплиной и сбалансированным питанием – все необходимые вещества должны быть в достатке, но при этом условия для того, чтобы тело наращивало не только мышцы, но и жир, создавать нельзя: нужно оставаться строго в своей весовой категории.

Тем, кто только начинает тренироваться, Елена советует снимать занятия на видео. На записи видны все ошибки – где спина лишнего выгнулась, где колени согнуты не под тем углом. А ещё важно научиться не только любить, но и чувствовать своё тело: формировать нейронные связи, которые помогают «включать» в работу нужные мышцы. **Мария Трошина**

## План отказа от оливье

**Перспективы** | План действий по продвижению здорового образа жизни в 2024 году обсудил с «агентами ЗОЖ» в середине января председатель Дорпрофжел на ОЖД Александр Голубев.

На этой неформальной встрече в Санкт-Петербургском ДКЖ разговор шёл о роли спорта в жизни человека. Александр Голубев, сам спортсмен, за плечами у которого 17 марафонов, поделился с железнодорожниками своим опытом. К участию в марафонах он пришёл после спортивной травмы. Каждый беговой старт, в том числе марафон, мотивирует на преодоление различных факторов – погодных, личностных и многих других, для улучшения своего результата.

Приобщение работников магистрали к физической культуре Александр Голубев считает одной из важных задач профсоюза. Многие работники ОЖД личным

примером популяризируют среди коллег активный образ жизни. Например, уже в самом начале года, в зимние каникулы с 1 по 8 января, «агенты ЗОЖ» организовали онлайн-забег «Нет оливье» и онлайн-челлендж «Первая планка в 2024-м».

Как отмечает координатор «агентов ЗОЖ» на ОЖД, ведущий специалист службы управления персоналом ОЖД Ангелина Старунова, план по продвижению здорового образа жизни на первое полугодие 2024-го будет не менее насыщенным, чем в прошлом году и включает в себя участие работников магистрали в более чем 60 спортивных мероприятиях в Санкт-Петербурге, Ленинградской области и других регионах, в том числе за пределами полигона ОЖД. В первом массовом старте этого года – марафоне «Дорога жизни» 28 января при поддержке Дорпрофжел на ОЖД примут участие почти 70 железнодорожников. **Наталья Александрова**

