

КОНЦЕРТ ДЛЯ «ГАЗПРОМТРАНСА» С ТРИЗ-ОРКЕСТРОМ

В «Газпромтрансе» завершился десятимесячный ТРИЗ-марафон, результатом которого стало расширение сообщества неравнодушных к ТРИЗ коллег, смелое использование приемов теории решения изобретательских задач в проектной деятельности, появление еще одного вектора развития компетенций для многих сотрудников. О марафоне рассказывает автор его идеи, «художественный руководитель» и «дирижер» ТРИЗ-оркестра компании, сертифицированный практик второго уровня Международной ассоциации Бизнес-ТРИЗ Евгения Вечерина.



Можно ли сделать мир вокруг себя интереснее? Легко – нужно только об этом задуматься.

Весь мир – это гигантский оркестр, где каждый человек – музыкант. Прислушайтесь: каждый день, каждую секунду звучит многоголосие жизни! И если мелодия окружающих вдохновляет и увлекает – они могут подыгрывать в такт.

Я умею играть «мелодию» на ТРИЗ-инструментах, моя «музыка» доступна каждому слушателю. Однажды я подумала: может, увлечь и объединить коллег в ТРИЗ-оркестр? Мы сможем создать и вместе виртуозно сыграть нашу «музыку», с увлечением выступая «решателями» сложных и интересных задачек... Да!

Так родилась идея ТРИЗ-марафона – первого в «Газпромтрансе», уникального проекта, посвященного решению кейсов через изучение бизнес-ТРИЗ приемов.

ЗАМЫСЕЛ

Концепция объединения коллег во внутрикорпоративный ТРИЗ-марафон возникла у меня после участия в 2022 году в Кубке по рационализации и производительности труда Международного чемпионата WorldSkills. Мой опыт как капитана команды «ТРИОТРИЗ» в мероприятии федерального масштаба выявил зоны роста и приоритеты направлений развития как для меня лично, так и для участников команды, помог мне сформировать стратегическое видение развития аналитических ТРИЗ-компетенций в нашей компании.

Заинтересовать коллег, вовлечь и, главное, показать, что ТРИЗ работает на реальных бизнес-задачах, дает эффективный прикладной результат – вот что было началом, той «звездой», к которой я стремилась, реализуя идею марафона.

Площадкой для марафона стал телеграм-

канал «ГПТриз», созданный в 2021 году советником генерального директора по цифровой трансформации Леонидом Головиным как полигон креатива, мышления вне рамок, а также освоения инновационных подходов для решения задач в «Газпромтрансе».

СОЗДАНИЕ ПАРТИТУРЫ

На старте я понимала, что марафон – не однодневная история. Что это будет не просто увлекательный процесс передачи знаний. Это будет и практика игры на ТРИЗ-инструментах на протяжении 40 недель! Почему так долго – по количеству изобретательских приемов, описанных автором ТРИЗ Генрихом Альтшуллером.

От идеи до старта марафона прошло чуть более трех недель. Это был интенсивный подготовительный этап, в котором было все: разработка контент-плана на каждую из 40 недель марафона, детальное погружение в каждую молекулу методологии ТРИЗ, фиксация контрольных точек обучения коллег инструментам ТРИЗ, упаковка теории в интересную и понятную с первого слова коммуникацию.

Обязательно надо было включить в марафон задания и кейсы, содержащие противоречие, разрешение которых давало бы 100-процентный практический результат, и приправить все это самым мощным и увлекательным фото- и видеоматериалом!

Отдельной задачей было учесть разные уровни подготовки участников, ведь марафон охватывал всех сотрудников Администрации и филиалов.

«Хочешь что-то изучить досконально? Научи другого!» – именно применение этого принципа в контексте ТРИЗ-марафона оказалось для меня ключевым для успешной подготовки и самообучения, обучения коллег.

ПРЕМЬЕРА СЕЗОНА

И вот 29 мая 2023 года мелодия ТРИЗ заиграла в нашей компании в особом ключе, был дан старт ТРИЗ-марафону!

Начинать и вовлекать коллег было волнительно, но очень интересно. Я была рада видеть, как каждый день и каждую неделю участники марафона открывают для себя новые знания, задают вопросы, вовлекаются в решение кейсов, используя изобретательские приемы, находят парадоксальные связи, делятся своим опытом и даже мотивируют и вдохновляют друг друга! Это было здорово!

ИСПОЛНЯЕТСЯ 315 ДНЕЙ БЕЗ ПЕРЕРЫВА

Марафон получился очень живой и насыщенный. Теория ТРИЗ закреплялась практикой: часто начинали с основных шагов применения изобретательского приема, далее шли к системному, потоковому и причинно-конфликтному анализу, в кейсах выявляли подсистемы и главные полезные функции, корневые причины противоречий, устраняли «бутылочные горлышки», решали административные, физические и технические противоречия, достигали идеальных конечных результатов по конкретным кейсам. И даже решали ребусы и головоломки, составляли оксюмороны и выявляли латентные функции.

В ходе марафона была сформирована ТРИЗБиблиотека. Это не только книги, но еще и авторский, выкристаллизованный, материал по мотивам 40 изобретательских ТРИЗ-приемов, практическое пособие решения задач с алгоритмами, примерами и подсказками правильной постановки задач. Сейчас приемы и методы ТРИЗ внедряются в проектную деятельность «Газпромтранса» и применяются в ходе реализации самых смелых проектов!

СЕКРЕТЫ ДИРИЖЕРСКОГО МАСТЕРСТВА

В ходе ТРИЗ-марафона я сталкивалась с различными вызовами. Самым сложным оказалось ежедневно на протяжении 10 месяцев поддерживать свой собственный высокий уровень концентрации, мотивации и креативности, и совмещать роль лидера марафона с ролевой функциональной моделью юриста.

Чтобы справиться со всеми вызовами тех дней, я сконцентрировалась на системности подачи материала, соблюдении тайминга и позитивном настрое!

Единственный раз в марафоне была взята пауза на время подготовки и непосредственного участия в ноябре 2023 года в Кубке по рационализации и производительности труда. Наша «ТРИОТРИЗ» завоевала в нем бронзовые медали!

КУЛЬМИНАЦИОННЫЙ АККОРД

Для меня важно, что до финала марафона дошел каждый ТРИЗ-марафонец! И в выигрыше оказались все: ведь коллеги расширили область своих знаний, попрактиковали аналитику, вовлеклись в рационализаторскую деятельность. А я освоила навыки контент-менеджера и прошла путь осознанности компетенций преподавателя, стала глубже разбираться в методологии решения задач. «Газпромтранс» получил сообщество неравнодушных к ТРИЗ коллег и новый вектор развития компетенций сотрудников.

>>> стр. 2

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



«РЕШАЕМ ВОПРОСЫ С МАКСИМАЛЬНОЙ ОТДАЧЕЙ»

С 17 июля 2023 года ведется официальный отчет производственной деятельности Иркутского филиала. С его начальником Олегом Красноженом ведем разговор о пройденном пути и планах предприятия на будущее. **стр. 2**



В ОТПУСК ПО РОССИИ

Коллеги из филиалов делятся яркими впечатлениями о путешествиях по нашей прекрасной стране. **стр. 4-5**



С ДНЕМ СЕМЬИ, ЛЮБВИ И ВЕРНОСТИ!

Читателей поздравляют с праздником главы многодетных семей-сотрудники «Газпромтранса». **стр. 6**

ПИСЬМО РЕДАКЦИИ

Уважаемые читатели!

В июльском номере газеты «Вести Газпромтранса» мы говорим о том, как много значит для развития компании инициатива каждого из сотрудников. Так, Евгения Вечерина смогла увлечь «симфонией» ТРИЗ новых коллег, а рационализаторы Астраханского филиала предложили удачное решение локомотиво-составительским бригадам.

Свежий номер – праздничный: Иркутский филиал отмечает год со дня официального старта отсчета работы. Об этом – интервью с начальником филиала Олегом Красноженом.

Июльский номер очень летний: читайте рассказы коллег об отпуске на просторах России. А еще совершите путешествие в узловой музей станции Верхний Баскунчак!

В подкасте «Голоса Газпромтранса» слушаем мастера Бизнес-ТРИЗ II уровня Евгению Вечерину о том, как сбалансировать жизнь и организовать движение по многим векторам не в ущерб друг другу.

Спасибо, что создаете каждый выпуск вместе с нами!
Ваша редакция.

КОНЦЕРТ ДЛЯ «ГАЗПРОМТРАНСА» С ТРИЗ-ОРКЕСТРОМ

стр. 1 <<<

НА «БИС»

Многие участники в кульминации марафона спрашивали: а когда следующий марафон? На какую тему он будет, и как можно оставить заявку на участие?

Такой запрос и душевная обратная связь, которую я получала на протяжении всех 315 дней марафона, укрепила во мне мысль о том, что объединение в «оркестр», путь передачи знаний через качественно созданный контент и вовлечение аудитории в практические занятия – верный!

Хочу выразить глубокую благодарность каждому участнику за целеустремленность, усердие и энтузиазм, ведь именно труд и

креатив каждого, личное время и талант помогли нам вместе достичь таких впечатляющих результатов в решении кейсов и распространении знаний!

БЛАГОДАРНОСТИ

Ключевым фактором возможности проведения внутрикорпоративного ТРИЗ-марафона стала всесторонняя поддержка заместителя генерального директора по управлению персоналом и общим вопросам Киры Мадюскиной, начальника Управления долгосрочного и перспективного развития, руководителя Проектного офиса Анны Штоль и советника генерального директора по цифровой трансформации Леонида Головина. Спасибо вам!

Время проведения марафона запомнилось



слаженной игрой всех участников на ТРИЗ-инструментах, высокими нотами и зажигающей мелодией, которую мы вместе сыграли в вариациях на тему творчества, изобретательства и рационализаторства!

Пропустили ТРИЗ-марафон? Присоединяйтесь по QR-коду к сообществу ГПТРИЗ в Телеграме – посмотрите, как это было! А может, вы хотите и можете запустить свой челлендж? Это возможно! Я попробовала и сделала – и у вас получится!

Евгения ВЕЧЕРИНА,
главный специалист
Отдела правового
сопровождения
налогообложения



ПРОИЗВОДСТВО

ОЛЕГ КРАСНОЖЕН: «РЕШАЕМ ВОПРОСЫ С МАКСИМАЛЬНОЙ ОТДАЧЕЙ»

С 17 июля 2023 года ведется официальный отчет производственной деятельности Иркутского филиала. С его начальником Олегом Красноженом ведем разговор о пройденном пути и планах предприятия на будущее.

– Олег Владимирович, с какими показателями встречаете новый год работы филиала?

– По итогам работы за 2023 год объем отгрузки стабильного газового конденсата составил 198 тыс. тонн, на 2024 год планируем рост почти втрое, до 581 тыс. тонн. Причем с начала 2024 года отгружено уже 243 тыс. тонн – уверенно идем к выполнению плана на 100%.

Рекордный объем вывоза стабильного газового конденсата пришелся на февраль 2024 года: 54,2 тыс. тонн.

– Какова сейчас стройготовность объектов станции Промышленная?

– Общая стройготовность объектов на сегодняшний день составляет порядка 90%.

В прошлом году были успешно реализованы этапы строительства 8.2.1 «Основные железнодорожные пути», 8.2.2 «Вспомогательные железнодорожные пути» и 8.2.4 «Здание общежития».

На текущий момент продолжаются строительные-монтажные работы по этапу 8.1 «Железнодорожные пути и коммуникации общего пользования» и этапу 8.2.3 «Объекты 3 очереди строительства (здания и сооружения)».

В декабре текущего года часть объектов планируются ко вводу – это служебно-техническое здание, пост ЭЦ, эстакада галерейного типа для проведения осмотра вагонов и блочные комплектные трансформаторные подстанции.

Ввод остальных объектов, и в целом ввод в эксплуатацию станции Промышленная будет осуществлен в 2025 году.

– Иркутский филиал сегодня: сколько это человек? Как справляется коллектив с поставленными перед ним задачами?

– При утвержденном штатном расписании 205 человек в настоящее время филиал насчитывает 80 сотрудников. Исходя из производственной необходимости и строительной готовности объектов на станции планируем до конца 2024 года увеличить численность до 110 человек. К окончанию строительства станции в 2025 году будет сформирован полный штат филиала.

Наш филиал – это первый филиал, который запускается «Газпромтрансом» «с нуля», поэтому многие бизнес-процессы налаживаются практически на ходу. Плюс готовность добывающей инфраструктуры и, как следствие, потребность в перевозке продукта опередила строительную готовность станции, что тоже добавило сложностей. Вариант «не справиться» наша команда не рассматривает, поэтому подходим к решению вопросов с максимальной отдачей и готовностью обучаться.

Результат деятельности филиала – это, конечно же, заслуга всего коллектива в целом: все работают с высоким уровнем самоотдачи



и готовностью помогать друг другу.

По итогам прошедшего года хочу отметить, в частности, Анну Гарееву, ведущего инженера Производственно-технического отдела, которая помимо своей основной работы освоила «с нуля» и вела договорную работу и закупочную деятельность до согласования в штат отдельного специалиста. Отмечу также Дмитрия Имаева, начальника Службы пути, за организацию работы службы и содержания инфраструктуры на высоком качественном уровне. Кроме того, Геннадия Виноградова, заместителя начальника филиала по эксплуатации и ремонту подвижного состава и перевозкам – за организацию работы двух направлений деятельности, инициативность и высокий уровень ответственности.

– Станция Промышленная удалена от офиса в Иркутске на 656 километров. Как часто Вам приходится преодолевать это расстояние для решения производственных вопросов?

– Да, удаленность станции от офиса в Иркутске накладывает определенные условия. Надо понимать, что 656 км в Сибири – это совсем не трасса Москва – Санкт – Петербург. Полноценной асфальтовой дороги нет, поэтому добираться либо поездом 1,5 суток, либо на автомобиле по «зимнику» 12 часов, практически на всем пути отсутствует связь, и ты выключен из рабочего процесса.

Я ежемесячно лично выезжаю на станцию для контроля работы подразделений и решения производственных вопросов, также ежемесячно по очереди выезжают мои заместители, начальники производственных служб и отделов.

Дополнительно еженедельно в режиме ВКС провожу совещания с руководителями служб, находящихся непосредственно на станции.

Станция Промышленная расположена в зоне резко континентального климата, зимние температуры достигают -50°C , летом жара может доходить до $+40^{\circ}\text{C}$ и выше.

Благодаря суровому климату и удаленности от городов природа там сохранила свою первобытную красоту и мощь. Даже я, коренной сибиряк, был впечатлен, приехав на станцию первый раз.

Работа станции, нашего предприятия в целом похожа на работу человеческого организ-

ма. Каждый на своем месте, выполняет свою функцию, и только работая сообща мы можем достигнуть оптимального результата.

– Какие технические и технологические решения уже применяются и планируются к внедрению на станции?

– К окончанию строительства в 2025 году мы станем самой современной станцией. На текущий момент завершаются работы по оборудованию Поста ЭЦ микропроцессорной централизованной системы типа МПЦ-И, предназначенной для централизованного управления стрелками, светофорами, переездами на станции Промышленная, а также системой учета осей, которая позволит получать актуальную и объективную информацию о наличии, расположении, движении вагонов на путях станции.

В перспективе средствами современной микропроцессорной техники станция Промышленная будет увязана с разъемом Окунайский, что обеспечит высокую степень безопасности движения поездов.

Также в планах запуск автоматизированной системы коммерческого осмотра поездов и вагонов, которая позволит автоматически распознавать инвентарные номера грузовых вагонов, вести учет данных о дате и времени их прохождения, и осуществлять визуальный контроль состояния крыш (люков), бортов цистерн.

Кроме этого, запланировано внедрение автоматизированной системы управления работой станции Промышленная – проект GetRail, кото-

рая позволит сократить время простоя вагонов, оформления перевозочных документов, снизить влияние человеческого фактора.

– Расскажите, пожалуйста, о поддержке, которую оказывали Вашему подразделению другие филиалы.

– На этапе становления Иркутского филиала основную поддержку и практическую помощь по обучению сотрудников, подготовке локальных нормативных актов оказал Сургутский филиал. В режиме видеоконференций проводились многочисленные обучения наших сотрудников. Да и сейчас мы часто обращаемся за знаниями и опытом, накопленными Сургутским филиалом за два десятилетия их работы! Большая благодарность за терпение и потраченные силы специалистам и руководству филиала.

Также хочу выразить благодарность коллегам Оренбургского, Астраханского, Амурского, Ухтинского и Ямалского филиалов за командирование своих сотрудников для организации начала производственной деятельности Иркутского филиала, а также за помощь в создании нормативной документации.

– Иркутский филиал – это очень молодой, но уже очень дружный и активный коллектив. Это видно хотя бы по тому, как много времени коллеги проводят вместе вне работы, в том числе, на спортивных мероприятиях. Как получилось так дружить, сплотить людей?

– Коллектив сплочивается, когда проходит через определенные трудности вместе, а создание и становление филиала с нуля – это, можно сказать сплошные трудности. Поэтому те, кто выдержал сейчас – воспринимает работу как вторую семью (смеется).

Конечно же, интересы одной работой не ограничиваются, поэтому ежемесячно мы стараемся проводить различные спортивные мероприятия, выходы на природу, в том числе семейные. Общение в неформальной обстановке сближает коллег.

– Какие задачи стоят перед филиалом на будущее?

– Основные задачи – это запуск всех объектов филиала на полную мощность, выход на пиковые объемы перевозок.



ПТ-10: С ТОЧНОСТЬЮ ДО МИЛЛИМЕТРА

Служба пути Оренбургского филиала начала регулярную эксплуатацию путеизмерительной тележки ПТ-10, поступившую в филиал по инвестиционной программе в 2023 году.

Организация текущего содержания пути включает в себя систематический контроль за параметрами рельсовой колеи и своевременное устранение всех возникших расстройств и неисправностей.

Компьютеризированная путеизмерительная тележка производит непрерывную проверку, сплошную регистрацию и цифровую индикацию значений текущей координаты пути, ширины рельсовой колеи и взаимного положения одной рельсовой нити относительно другой. При работе тележка с точностью до миллиметра выявляет следующие отступления: уширения и сужения ширины колеи, плавные отклонения пути по уровню, перекосы, уклоны отводов возвышения рельсовой нити и ширины колеи.

После завершения проверки пути записи в автоматическом режиме сохраняются и расшифровываются. Результаты могут быть представлены в виде диаграммы состояния геометрии рельсовой колеи – путеизмерительной ленты. Можно также составить ведомость оценки состояния пути по форме ПУ-32.

Прежде чем начать эксплуатацию путеизмерительной тележки, работники Службы пути прошли обучение по программе «Съемные средства контроля геометрии рельсовой колеи (ПТ-10)». Они также сформировали базу паспортных данных пути, разработали положение об организации измерений, инструкцию по охране



труда и другие локальные нормативные акты о порядке проведения диагностики, произвели настройку оборудования. Все возникающие трудности и сбои в работе путеизмерительной тележки оперативно решались с технической поддержкой завода-изготовителя АО «Фирма Твема».

– Сравнивая путеизмерительные ленты и оценочные ведомости разных проходов пу-

теизмерительной тележки, мы анализируем изменения, происходящие в пути, выявляем неблагоприятные места и принимаем необходимые меры к повышению стабильности пути. Результаты проверки состояния пути используются для планирования работ по его текущему содержанию, – комментирует мастер Службы пути Оренбургского филиала Виталий Голубничий.

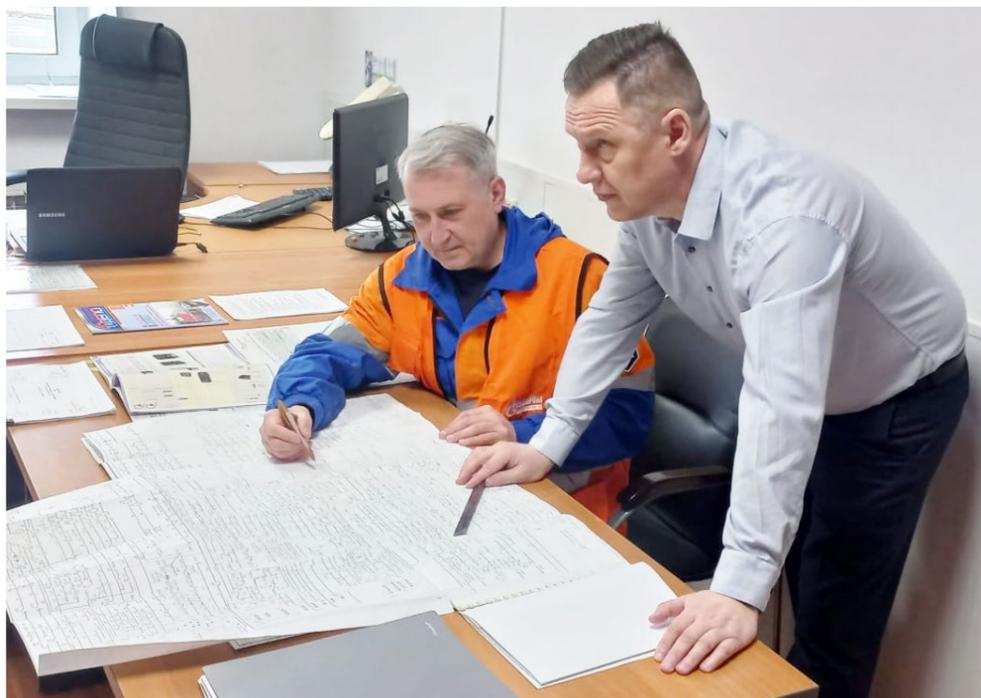
– Основная задача диагностики пути – определение соответствия фактического технического состояния рельсовой колеи тем скоростям, которые установлены для проверяемого участка. Путеизмерительная тележка – первый помощник в этом деле, – добавляет мастер Службы пути Оренбургского филиала Денис Приезжев.

– Плюсов от применения путеизмерительной тележки ПТ-10 при проведении диагностики много. Первый месяц эксплуатации показал эффективность оборудования. Простота конструкции тележки, ее мобильность и большой ресурс позволяют осуществлять комплексный контроль геометрических параметров рельсовой колеи. А своевременное выявление несоответствий и принятие неотложных мер по их устранению – необходимое условие безопасного движения поездов, – говорит начальник Службы пути Оренбургского филиала Денис Бельчиков.

– Внедрение компьютеризированной путеизмерительной тележки – это первый шаг на пути цифровизации диагностики железнодорожного пути, являющегося важной частью будущего путевого хозяйства, – обращает внимание главный инженер Оренбургского филиала Алексей Маркевич. – Использование технических возможностей ПТ-10 способствует повышению прозрачности и надежности управления техническим состоянием инфраструктуры.

Владимир ТЕЩИН,
инженер 1 категории Службы пути
Оренбургского филиала

ОБСЛУЖИВАНИЕ СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ЛОКОМОТИВОВ: СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД И ПЕРСОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ



Обеспечение безопасности движения – одна из ключевых задач всех структурных участков локомотивного хозяйства. В этой работе огромная роль отводится работе по своевременному и грамотному обслуживанию приборов безопасности, организации их безотказного функционирования.

Современные системы локомотивной безопасности представляют собой независимые системы определенного назначения. Это наукоемкие и высокотехнологичные конструкции как по принципу производства, так и по принципу эксплуатации. Исходя из этого, обеспечение исправной работы оборудования требует высокой квалификации сотрудников.

В Оренбургском филиале тепловозный парк оборудован типовой автоматической сигнализацией непрерывного действия

(АЛСН), современными электронными индицирующими и регистрирующими устройствами КПД-3ПА, КПД-3ПВ, телеметрической системой контроля бодрствования машиниста с микропроцессорным дешифратором АЛС ДКСВ-М, а также унифицированным комплексным локомотивным устройством безопасности КЛУБ-У.

Работу этих устройств обеспечивает команда подготовленных специалистов, способных решать сложные нестандартные технологические задачи.

Так, инженер Службы локомотивного хозяйства и путевой техники Оренбургского филиала Дмитрий Поярков является главным стратегом по подготовке и разработке документации с планированием финансовых средств на обслуживание локомотивных устройств тепловозного

парка. Его опыт, богатые инженерные знания позволяют разглядеть перспективные потребности, найти для них технологические решения. В арсенале Дмитрия – богатая наработанная база возможных технических алгоритмов. Они объединяются в общий технологический процесс, цель которого – снижение плановых и unplanned простоев локомотивов, а также издержек.

Электромеханик Евгений Кондратьев имеет высокий уровень технических знаний и огромный опыт обслуживания различных систем АЛСН. Он постоянно совершенствуется в области обслуживания приборов безопасности. Евгений ведет работу по широкому спектру направлений, активно взаимодействуя с ло-

комотивными бригадами. Это не только обеспечивает высокое качество обслуживания систем безопасности, но и формирует общие цели и ценности для всех работников Службы локомотивного хозяйства и путевой техники.

Персонал по обслуживанию локомотивов четко понимает: любой отказ в работе тягового подвижного состава – это не только риск обеспечения безопасности движения, но и экономическая составляющая. Поэтому в приоритете у работников – постоянное совершенствование имеющихся знаний и технологий.

Александр РОГАЧЕВ,
начальник Локомотивного депо
Оренбургского филиала



В ОТПУСК ПО РОССИИ

Россия – это радуги вполнеба, ленты красавиц рек и бездонные зеркала озер, это свобода горных вершин, теплота южных и мощь северных морей. Об отпускных путешествиях по родной стране, о своих открытиях и впечатлениях рассказывают наши коллеги.

«РЕКА ВРЕМЕНИ» МИХАИЛА ЧАЛКИНА

– В июне я побывал на ежегодном образовательно-историческом фестивале «Река времени», – рассказывает специалист Отдела документационного обеспечения управления Оренбургского филиала Михаил Чалкин. – Он традиционно проходит в Башкортостане на территории исторического парка «Бирская крепость».

Историей я всерьез увлекся лет десять назад. Началось все с отдельных исторических эпох, о которых я читал в книгах. Постепенно от разбросанных по страницам учебников истории Британии 4-7 веков н.э., Гуситских войн, Столетней войны, истории Древнего Рима я перешел к более комплексному и системному изучению.

И вот что меня поразило. История – это не летопись, не сухие даты громких сражений и безвременных кончин. Это – абсолютно реальный и универсальный инструмент миропонимания, доступный каждому и дающий ответы на практически любые вопросы, которые ставит перед нами жизнь. Ведь почти все ошибки, которые можно совершить, уже были в прошлом, все дилеммы уже нашли свои ре-



Михаил Чалкин

шения, все перекрестки миров пройдены вдоль и поперек, и камни на них испещрены предупреждениями.

Наброситься на этот колоссальный массив знаний можно со многих сторон. Можно читать исторические книги, можно слушать просветительские лекции – сейчас интернет буквально трещит по швам от обилия информации на любой, даже самый взыскательный вкус, можно всерьез закопаться в научные монографии.



И есть еще один путь, ведущий, наоборот, от частного к общему. Это изучение материальной культуры, это прикосновение к вещам, к оружию к технологиям определенной эпохи. И этот путь способен увлечь любого – от мала до велика.

Именно поэтому я поехал на реконструкторский фестиваль. Это мероприятие – история, которую можно увидеть, пощупать руками, прикоснуться к ней, услышать звон мечей и грохот ружей, доносящийся до нас из древности.

На фестивале я увидел, как толпа с любопытством смотрела на работу средневекового токарного станка – и в той толпе были представители всех мыслимых возрастов. Я наблюдал, как взрослые и мальчишки самозабвенно махали мечами и топорами, примеряли шлемы и бармицы, вешали на руку круглые деревянные щиты.

У кого больше шансов завлечь случайного человека в удивительный мир истории: у сухой монографии или у иззубренного в боях римского гладиуса? Теперь для меня ответ очевиден.

А еще у реконструкторов есть одно важное качество – честность.

В наши дни, когда история толкуется и перекраивается наново чуть ли не каждые пять лет, реконструкторы остаются остров-

ком честности, последовательности и беспристрастности. Создавая материальную культуру эпохи, нельзя лгать – ведь ты обманешь сам себя. Да и коллеги по цеху не станут закрывать глаза на фальшь и приукрашивания.

И такой подход, тоже ведущий от частного к общему: от честно и правильно пошитой шинели павловских времен до глубинной мотивации русского солдата, совершавшего беспримерные подвиги под суворовскими знаменами – он всегда во главе угла в работе историка-реконструктора.

Эти честность и беспристрастность я увидел, ступая по живописным холмам Бирской земли и глядя на взятие наемниками-мушкетерами восточноевропейской крепости, обороняемой стрельцами. Я чувствовал их, глядя на сделанные с любовью древнерусские музыкальные инструменты, на рукодельниц, которые делились с гостями фестиваля секретами мастерства. Я ощущал их на покрытых пылью солдатах



Красной Армии и Вермахта, обсуждающих детали масштабного сражения 1944 года в рамках операции «Багратион».

Река времени несет нас вдоль своих живописных берегов, покоряет и увлекает взрослых и детей в мир, где нет лукавства и фальши – в мир настоящей истории.

А энтузиасты – вот та сила, которая крутит нашу планету, двигает мир вперед, делает его лучше. Реконструкторы – первые среди всех энтузиастов. Сколько времени, сколько труда, сколько энергии и сил вложено в бережно воссозданные картинки из различных эпох!



Панорама фестиваля «Река времени»



Геннадий Виноградов с семьей

столбы с пестрыми матерчатыми лентами, имеющие культовое значение. А еще на Ольхоне расположена Скала Шаманка – она считается сердцем Байкала и слывет самой загадочной скалой нашей планеты.

Никого не оставляют равнодушным и потрясающие закаты Ольхона.

А рядом с Ольхоном находится остров Огой, где в 2005 году была установлена буддистская Ступа Просветления, или ступа победы над всеми препятствиями. Ее бывает видно даже с берегов материка! Внутри ступы хранятся различные реликвии: мантры и священные манускрипты, минералы и металлы, земля из разных стран, вода всех океанов и многое другое.



У нас в филиале не одна я – путешественница: заместитель начальника Иркутского филиала Геннадий Виноградов предпочитает вместе с семьей покорять горы. Количе-

ство и разнообразие походов и маршрутов впечатляет!

В конце мая семья Виноградовых совершила восхождение на высоту 3491 метр на гору Мунку Сардык – это наивысшая точка Саянских гор, она находится на границе с Монголией.

А в начале июня Геннадию Вячеславовичу покорилась вершина Трёхглавая Восточно-Саянских гор. Ее высота – 2514 метров. Красота природы там завораживает! Воздух с ионами серебра заряжает позитивом и настраивает на новые восхождения. Если сказать словами Владимира Высоцкого – «лучше гор могут только горы, на которых еще не бывал».

ОЛЬХОН СВЕТЛАНЫ ЕЖОВОЙ И МУНКУ-САРДЫК ГЕННАДИЯ ВИНОГРАДОВА

– «В какую сторону ни свернешь – на Байкал попадешь», говорят мои коллеги.

И это правда. Байкал велик в своих размерах, и на какой бы берег ты не приехал, он радушно тебя встретит, – делится ведущий инженер по организации и нормированию труда Иркутского филиала Светлана Ежова.

Летом я люблю отдыхать на берегах Байкала. В прошлом году несколько дней провела на Ольхоне. Это единственный обитаемый остров на озере и самое популярное место у туристов. А еще его называют мистическим: на острове проживает много бурят, исповедующих не только буддизм, но и шаманизм!

В связи с этим у дорог и на возвышенностях можно встретить сэргэ – ритуальные



Скала Шаманка



Светлана Ежова и столбы сэргэ



УРАЛЬСКИЙ МАРС ЮЛИИ БОЛЬШАКОВОЙ

— Летом 2023 года было решено отправиться покорять Урал на машине за одну неделю, — начинает свой рассказ техник-энергетик I категории Службы энергообеспечения Сургутского филиала Юлия Большакова. — Наш состав: я, муж, собака. Наш набор: принадлежности для плавания, палатка, сапборд, чемодан с вещами. Обязательно: веселое настроение, остановки на кофе на заправках трассы, разговорчики. Можно выдвигаться!

И неспроста мы выбрали этот регион. Я прожила в Екатеринбурге 6 лет, и за это время Урал запал мне в мое северное сердце сильно, мне хотелось показать эти виды мужу, а теперь рада рассказать об этих местах и вам.

Подъезжая к Екатеринбургу, многие даже не подозревают, что проезжают одно из красивых и в прямом смысле космических мест: Уральский Марс. Схожесть с Марсом ему придают формы, в которых застывает глина, а также ее цветовая гамма. Но она не

была бы столь похожей на другую планету, не приложи к ней руку человек, наполнив глиняный массив различными кратерами, впадинами и холмами. Однако, в отличие от далекой планеты, на Уральском Марсе можно увидеть водоемы непривычной глазу окраски: от заманчивой небесно-голубой до багряно-красной и оранжевой.

Здесь мы не заметили, как пробыли несколько часов, прыгая с одного холма на другой и разглядывая такие непривычно яркие цвета местности. Но нужно двигаться дальше. И потом не говорите, что вы не были на Марсе!

В другой день мы отправились в самое дальнее, но не менее красивое место, от которого были мурашки!

Большие и Малые Айские Притесы. Река Ай, «Лунная река», входит в число самых красивых рек Урала. Можно записаться заранее на сплав по реке и увидеть множество живописных скал и пещер. Но мы любим исследовать все самостоятельно, ведь еще с нами хвостатый друг — Чарли, который всегда показывал лучшие тропы по скалам и выводил из хвойных лесов.

К вечеру мы разбили палаточный лагерь у реки на Малых Притесах. Притесами здесь называют вертикально обрывающиеся к реке скалы: слово произошло от «тесать», «утес».



Путешественник Чарли



Уральский Марс

И вот солнце почти село, мы слушали треск костра, готовили палатку ко сну, а собака уже выбрала свое место для ночлега.

Наутро мы уже были готовы к самостоятельному сплаву на сапборде по реке Ай. Мы подплывали так близко к живописным скалам, высаживались на берегах, чтобы подняться в пещеры, да и в целом передвигались по реке и были с природой наедине.

Визитная карточка реки Ай — Большие Притесы, они впечатляют своими масштабами и красотой до мурашек. На вершине Больших Притесов есть смотровая площадка. Отсюда открывается красивый вид на скалы и «Лунную реку». Здесь можно за-



писаться на роуп-джампинг — это прыжок с веревкой, зиплайн, покататься на больших качелях над утесом, посетить мини-ярмарку или отдохнуть в беседке.

Вернувшись в Екатеринбург, мы поняли, что очень быстро отвыкли от городского шума. И потому на следующее утро отправились к затопленному, чистому карьеру, где, конечно же, можно искупаться и насладиться красотой Урала. Тальков камень — это одно из красивых озер, располагается на территории природного парка «Бажовские



Озеро Тальков камень

места» в полусотне километров от Екатеринбурга. Из-за большой глубины вода прогревается слабо, но при этом она очень чистая. На снимках с высоты озеро по форме напоминает голубое сердце в обрамлении тайги. На скалистых берегах — множество красно-книжных растений! Честно скажу, это одно из любимых моих мест в жаркую погоду, да и мы успели не один раз сюда приехать и насладиться этим озером.

Я могу продолжить рассказывать об Урале еще многое, но лучше вам самим узнать его так, как никогда раньше. И не забывайте о том, что можно добавить шарма к этим поездкам, захватив с собой палатки, гитару и удочки!



Максим Швец

МОТОПУТЕШЕСТВИЕ МАКСИМА ШВЕЦА

— С 12 июля по 22 августа прошлого года я путешествовал на своем мотоцикле по России, — рассказывает начальник Хозяйственного участка Ямальского филиала Максим Швец.

У меня Honda CB 1300 sf — и впервые в путешествие на нем я отправился еще в 2022 году, со своим братом Артемом и нашим другом Иваном. Тогда мы съездили через Грузию в Турцию, и мне понравился такой вид путешествий. Поэтому на 2023 год решено было составить маршрут по России — с недолгим заездом в Казахстан.

Маршрут я продумывал всю зиму — у меня в разных местах есть друзья и родственники, и я хотел их повидать. Месяца за полтора начал готовить мотоцикл и укомплектовывать его: зип-набор для ремонта, дождевики и другое снаряжение, минимальный набор необходимых вещей — в кофры мотоцикла много не положишь, это ведь не багажник автомобиля!

С Ямала доставить мотоцикл до точки старта — отдельная история. Я отправил его багажным вагоном до Кирова, сам следом на поезде добрался до точки отправления и забрал мотоцикл по приезду.

Из Кирова я отправился в Чебоксары: у дочери там проходили сборы по фигурному катанию, и я приехал поддержать ее на вечернюю разминку. Для Александры это был большой сюрприз!

Затем ушел через Казань в Бугуруслан — и вот там мне пришлось километров 300 ехать под ливнем. Понимаете, как важна мотоциклистам экипировка? Зато в Бугуруслане повидал родственников. Следующим пунктом назначения была Самара — родственники у меня есть и там!

Я обязательно хотел посетить Оренбург, и в том числе наш Оренбургский филиал. Еще весной 2023 года, на совещании по охране труда в нашем филиале, меня пригласил главный инженер Оренбургского филиала Алексей Маркевич. Меня очень гостеприимно встретили оренбургские коллеги! Я с большим интересом осмотрел инфраструктуру — специфика работы в Оренбурге существенно отличается от нашей, в Ямальском филиале, это было очень познавательно.

Вообще новых знакомств на пути следования было очень много, со всей страны!

Ну а далее я ехал через Саратов и Волгоград до Астрахани — там живет мой друг детства. И эта дорога — столько эмоций! Ведь из илломинатора самолета мы видим только облака. А здесь — природа России! В средней полосе она одна, на юге — совсем иная. Я видел, например, гектары помидоров! Для меня, как для ямальского жителя, это было невероятно.

Еще у меня была мечта — съесть арбуз прямо с бахчи. И я нашел бахчу, ее хозяин меня угостил — арбуз был килограммов на 15, и он хрустел и разламывался, когда мы его взрезали.

В Астрахань я вкатывался при температуре +36. Я покупал воду на заправках, обливался ей — а через 15 минут езды одежда полностью высыхала! А саранча? При ее попадании кажется, что это пейнтбольный шарик!

Коллеги из Астраханского филиала также очень гостеприимно меня встретили, мы пили чай и общались. Было очень приятно, что и в Оренбурге, и в Астрахани каждый передавал привет в то время руководителю нашего

Ямальского филиала Александру Федоровичу Маленчуку. Он, кстати, во время всего путешествия был со мной на связи — я ему рассказывал, где нахожусь!

Из Астрахани я добрался до Махачкалы, затем до Дербента, впервые в жизни искупался в Каспии, посмотрел Дагестан — и понял, что пары дней для этих красивейших мест совершенно недостаточно. Здесь нужно провести не менее 10 дней, чтобы осмотреть все красоты — горы, ущелья. Но мне нужно было ехать в Сочи — туда на отдых летела моя семья.

В Сочи был отдых от мотоцикла — 12 дней. Хотя, признаюсь, за день до отъезда ко мне приехал Иван, и мы исколесили с ним всю Красную Поляну! А из Сочи отправились уже вместе до Ростова: друг свернул на Москву, а я двинулся в сторону Самары и далее в Тюмень к друзьям. И уже оттуда — до Приобья, это за Ханты-Мансийском. Там поместил мотоцикл на паром, и полтора дня ехал уже до Лабитнанги.

Я не делал больших перегонов. Маршрут составил размеренный, оптимально проходить до 800 километров в день — ведь на мотоцикле невозможно, как в машине, изменить позу, выпить воды во время движения.



Гизмо, талисман и заядлый байкер



Но мой мотоцикл достаточно комфортный для дальних путешествий — поэтому поездка была в наслаждение. Всего за поездку я преодолел 11600 километров.

Вообще, чем мне нравится мотоцикл? Это особое состояние. Это свобода. Такой отдых не всем подходит, в нем свой адреналин и азарт. Можно не ехать по главным дорогам, а держать путь мимо деревень — видеть, как живут люди. Кстати, все мое путешествие я встречал очень доброжелательное отношение соотечественников ко мне. Они видели на номере 89 регион, и всем было интересно: а я действительно приехал к ним с Ямала? Сотрудники ГИБДД еще и подсказывали, где в их местах находятся достопримечательности!

Но, путешествуя на мотоцикле, ты отдаешь себе отчет: тебя ждут дома. Поэтому все должно быть обдуманно, нельзя предпринимать лихих действий. Мотоцикл — это же скоростной вид транспорта, средняя скорость по федеральным трассам на нем у меня была 150-160 км/ч!

Поеду ли я еще? Обязательно. Планировал в этом году, но планы немного изменились. Зато на мотоцикле этим летом путешествует мой брат Артем. Думаю, он с вами поделится своими эмоциями! А мы с моим талисманом — игрушкой Гизмо — ждем следующего сезона. Гизмо побывал со мной везде, ему на заказ была даже сшита косуха кожаная — ведь он, как и я, мотоциклист! И он доказывает, что любой может совершить путешествие по всей стране — даже если ты всего лишь плюшевый мультяшный персонаж.

СЕМЬЯ, ЛЮБОВЬ И ВЕРНОСТЬ – ОСНОВА ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО СЧАСТЬЯ

8 июля в России празднуется День семьи, любви и верности. Читателей газеты поздравляют с одним из самых главных праздников главы многодетных семей Астраханского и Ухтинского филиалов!



Семья Крыловых

Евгений Крылов, начальник Отдела поездной и маневровой работы Астраханского филиала:

Уважаемые коллеги!

От всей души поздравляю вас с замечательным праздником – с Днем семьи, любви и верности.

Семья – это тот уютный уголок для каждого человека, в котором тихо и спокойно. То место, где тебя окружают самые близкие люди. С годами понимаешь, что на Земле нет ничего важнее, чем Семья.

Берегите себя и своих близких!

Максим Фролов, водитель автомобиля Автотранспортного участка Ухтинского филиала:

Поздравляем от всей души с Днем семьи, любви и верности!

В этот день мы желаем счастья и благополучия! Вашему дому – уют и комфорт! Пусть в ваших семьях царят любовь, гармония, взаимопонимание, пусть все задуманное воплощается в жизнь, и каждый новый день приносит только радость.

У каждой семьи есть своя «живая душа». Семья – это главная ценность каждого человека, а семья, любовь и верность – это основа человеческого счастья. В семье мы приобретаем радость отцовства и материнства, получаем жизненный опыт, набираемся мудрости и семейных традиций у старших поколений. Мудрость седой старости и азарт безмятежной молодости, ощущение крепкого тыла и желание помочь близким. Все это – семья и дом.



Семья Фроловых

РАЦИОНАЛИЗАТОРСТВО

РАЦИОНАЛИЗАТОРСТВО ОБЪЕДИНЯЕТ

29 июня в России отметили день День изобретателя и рационализатора – праздник, который по праву считает своим значительная часть работников «Газпромтранса». Рассказываем об активном участии коллектива компании в рационализаторской деятельности на примере Астраханского филиала.



Можно уверенно говорить о том, что рационализаторство является одним из инструментов сплочения коллектива – ведь работники разных подразделений вместе вырабатывают решение поставленной задачи.

В Астраханском филиале необходимо было найти способ оптимизировать процесс выдачи предупреждений локомотиво-составительским бригадам. Ведущий инженер Отдела поездной и маневровой работы Александр Скляров и инженер-программист Отдела внедрения и сопровождения эксплуатации и сопровождения ИУС Екатерина Рожкова предложили совместное решение.

А именно, они нашли способ исключить «ручное» оформление и обращение бумажных носителей документов, связанных с

оформлением, выдачей, регистрацией и учетом действующих и отмененных предупреждений, упростить процедуру согласования заявки руководителем Службы погрузки и маневровых работ.

В качестве базовой среды процесса для реализации этого предложения можно использовать любую доступную low-code платформу. При этом пользовательский интерфейс пользователя Александр и Екатерина предложили выполнить в виде набора интуитивно понятных полей для их заполнения инициатором выдачи предупреждения.

Функционал предусматривает автоматическое информирование по электронной почте дежурного по станции о поступлении заявки на выдачу/отмену предупреждения после ее создания и утверждения

руководителем иницирующего подразделения. Дальнейший процесс оформления предупреждений заключается в распечатке дежурным по станции форм заполненных бланков ДУ-61 – они формируются на основании поступивших заявок автоматически.

Функционал также предусматривает хранение данных и ведение электронного журнала учета выдачи/отмены предупреждений формы ДУ-60.

Участники процесса получают доступ к функционалу, нажав на соответствующий ярлык на их АРМ.

В соответствии с требованиями пункта 3 Приложения № 15 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте

Российской Федерации (Приложение № 2 к ПТЭ ЖД РФ) порядок приема, передачи заявок и предупреждений, а также способ подтверждения принятия заявок закреплен локальным нормативным актом филиала и внесен в действующую редакцию техническо-распорядительных актов путей необщего пользования.

Таким образом, рационализаторское решение позволяет оптимизировать трудоемкий процесс организации выдачи предупреждений, минимизировать использование бумажных документов, организовать ведение журнала учета выдачи и/или отмены предупреждений, исключить ошибки дежурного по станции при оформлении документации.



МУЗЕЙ СТАНЦИИ ВЕРХНИЙ БАСКУНЧАК

Сегодня наш рассказ – об узлом музее станции Верхний Баскунчак Ахтубинского района Астраханской области. Он уникален тем, что многие из его экспонатов: фотографии, осколки снарядов времен Великой Отечественной, рабочие инструменты железнодорожников – принесли сами жители поселка. Сегодня эти раритеты вы можете увидеть благодаря фоторепортажу коллег из Астраханского филиала.



Напоминающих о войне предметов в музее немало: станция Верхний Баскунчак во время Сталинградской битвы была важнейшим транспортным узлом, через него шло все снабжение Сталинграда. Поэтому место часто оказывалось под огнем противника.

На одной из стен музея, например – портреты машинистов Павла Краснова, Романа Ивина и Василия Максюкова. Однажды, когда неразрывавшаяся бомба попала в поворотный круг, они, рискуя жизнью, сумели обмотать ее тросом и вытащить с помощью паровоза, таким образом не дав замереть «сердцу» станции.

На паспорте паровозного депо мы можем разглядеть надпись от руки: «Год пуска в эксплуатацию: 1903. Депо-ские здания (депо, мастерские, конторы, жилье и т. д. 26/VIII 42 г. разрушены в результате бомбардировки вражеской авиации».

Экспонаты музея ведут обстоятельный рассказ о профессии железнодорожника. Здесь и фонари машинистов – посетителям учат отличать маркизные фонари от сигнальных и оповестительных, и форменная одежда.

За каждым предметом стоит целая история. Например, шарманка машиниста – это не музыкальный инструмент, а металличе-

ский сундучок, который был обязательным спутником машиниста в поездке: в него складывались продукты и личные вещи.

А паровозный свисток? Ведь такие были фирменным знаком машиниста! Каждый настраивался на свой лад, благодаря чему паровозы становились узнаваемыми не только по внешнему виду, но и по звуку. Это ли не воплощение настоящей любви к своему делу?

Нашлось в музее место и знаменитой лопате-стахановке. Она имеет определенную форму, благодаря которой уголь было удобно зачерпывать и затем подавать в топку котла. Такая лопата служила кочегарам и походной сковородой для приготовления пищи, более того: для многих паровозных бригад это было обязательной традицией!

В музее часто приходят школьные экскурсии. Ведь это место, которое дает представление о профессии железнодорожника. Жители поселка очень рады, что в 2015 году, к 70-летию со дня Победы в Великой Отечественной войне, музей обрел обновленное помещение – а значит, будет радовать посетителей многие годы.

По материалам интернет-источников

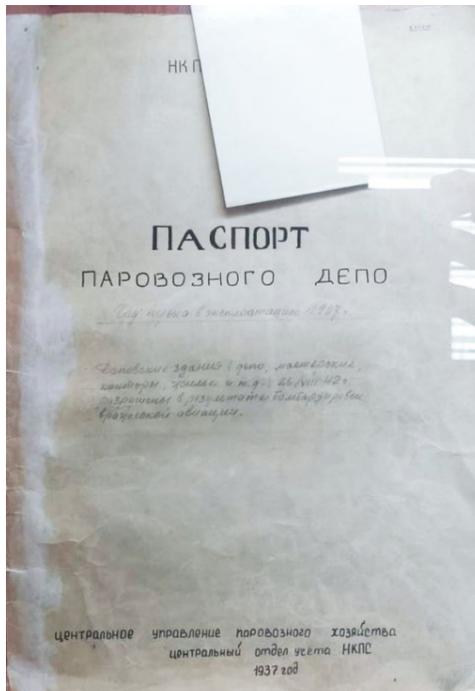
Служба по связям с общественностью и СМИ



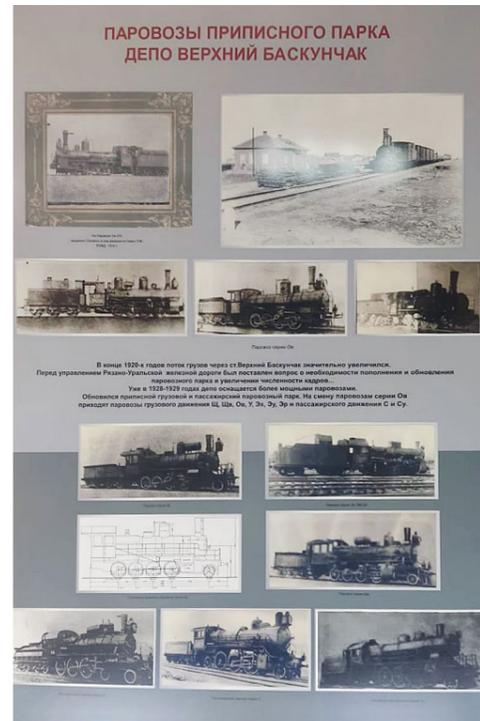
Машинисты Павел Краснов, Роман Ивин и Василий Максюков



Маркизные, сигнальные и оповестительные фонари



Паспорт паровозного депо



Шарманка машиниста и паровозный свисток



Коллектив Администрации поздравляет с 50-летием

Андреева Сергея Вячеславовича, водителя Транспортного отдела
Прядко Павла Сергеевича, начальника Отдела таможенных услуг
с 60-летием

Самылина Валентина Евгеньевича, водителя Транспортного отдела

Коллектив Астраханского филиала поздравляет с 50-летием

Иванова Александра Николаевича, составителя поездов 5 разряда Участка погрузки
с 60-летием

Утебалиева Рафика Макуевича, слесаря по ремонту подвижного состава 5 разряда Участка технического обслуживания локомотивов

Таспенова Коблана Нажмеденовича, составителя поездов 5 разряда Участка погрузки

Коллектив Иркутского филиала поздравляет с 50-летием

Сычеву Наталью Анатольевну, ведущего специалиста по охране труда Отдела охраны труда и промышленной безопасности

Коллектив Оренбургского филиала поздравляет с 50-летием

Колганова Сергея Александровича, машиниста бульдозера Автотранспортного участка
Митрофанова Игоря Николаевича, слесаря по ремонту подвижного состава 5 разряда Участка подготовки и ремонта вагонов для перевозки комовой, гранулированной и жидкой серы
Оборневу Ларису Анатольевну, дежурного по железнодорожной станции Отдела поездной и маневровой работы

с 55-летием

Самсонову Светлану Анатольевну, начальника Отдела организации перевозок

Цыбину Татьяну Витальевну, уборщица производственных помещений Хозяйственного участка

Коллектив Сургутского филиала поздравляет с 50-летием

Любочкина Игоря Владимировича, слесаря по ремонту подвижного состава 6 разряда Участка текущего ремонта вагонов

с 60-летием

Жаркова Владимира Юрьевича, слесаря по эксплуатации и ремонту газового оборудования 5 разряда Участка энергоснабжения

с 65-летием

Гурова Сергея Емельяновича, машиниста установок по обслуживанию подвижного состава 5 разряда Участка технического обслуживания котлов-цистерн

Коллектив Ямальского филиала поздравляет с 50-летием

Безносова Эдуарда Владимировича, начальника Отдела локомотивного хозяйства

Воркова Сергея Александровича, электромонтера по ремонту и обслуживанию электрооборудования 4 разряда Службы энергообеспечения

Игнаева Равиля Рафаэловича, ведущего специалиста по защите информации Аппарата при руководстве

Пустынникова Александра Сергеевича, составителя поездов 5 разряда Диспетчерского отдела

Чувашова Александра Викторовича, осмотрщика-ремонтника вагонов 5 разряда Участка эксплуатации и технического обслуживания вагонов

с 55-летием

Косырихина Андрея Анатольевича, машиниста-инструктора бригад путевых машин и моторно-рельсового транспорта Отдела эксплуатации путевых машин и специального подвижного состава

Лазуренко Сергея Ивановича, дежурного по развезду Диспетчерского отдела

Цхурбаева Олега Георгиевича, заведующего домом отдыха локомотивных (поездных) бригад Хозяйственного участка

с 65-летием

Клименко Бориса Владимировича, ведущего инженера Производственно-технического отдела

С КНИЖКОЙ ПОД СОЛНЦЕМ

Что делать в отпуске? Конечно, читать! Пусть в предлагаемой нами подборке книг о лете вы найдете ту, что сделает ваши дни отдыха еще более запоминающимися.

Юрий Слепухин «Киммерийское лето»

Действие книги происходит в конце 60-х годов XX столетия, но на самом деле время не так важно. Главное, что это честная, очень интересная и теплая книга о познании подростком своего места в семье и жизни, о любви, об умении прощать, об ответственности – и о том, какая это потрясающая, хоть и сложная, штука – человеческая жизнь.

«...никогда не следует обижаться на случай, потому что в конечном счете, наверное, все – или почти все – случается в жизни именно так, как надо».

Рэй Брэдбери «Лето, прощай!»

Это продолжение знаменитого романа «Вино из одуванчиков» – которое также про лето незамутненного детского счастья! – и входит в трилогию самых лучших произведений Рэя Бредбери. Читателю раскрывается период взросления самого писателя в лице персонажа Дугласа Сполдинга. «Лето, прощай!» – это одновременно и конфликт молодежи со старшим поколением, и их обмен опытом, и открытая обеими сторонами мудрость: невероятно важно учиться понимать мотивы поступков людей разных поколений.

«Покажи мне хоть что-нибудь хорошее, чему не приходит конец, и у меня на радостях крыша съедет».

Джоан Харрис «Ежевичное вино»

Сюжет не новый, но весьма востребованный в мировой литературе: герой, утративший смысл жизни в лабиринтах городских небоскребов, оказывается в Провансе, где солнечный свет, умиротворение пейзажа, щебетание птиц, вкус простой еды и вина, легкость и честность отношений местных жителей заставляют обрести почву под ногами и вернуться в «здесь и сейчас».

«Будто нечто, на что Джей годами смотрел, не видя, внезапно совершенно прояснилось».

Тинатин Мжаванадзе «Лето, бабушка и я»

У многих из нас среди жизненных воспоминаний есть одни из самых теплых – про бабушку, к которой родители отправляли на летние каникулы. Героиня этой книги – собирательный образ лучшей бабушки в мире, которая является для семьи источником бесконечной любви и лучшей защитницей. Она ведет детей

по подростковым изгибам дорог и выпускает в мир счастливыми и полными надежд.

«Я живу в раю. Кругом – зеленые заросли, двор с горкой песка и щебня, отданной в мое полное распоряжение..., папа на работе и где-то рядом – бабушка в соломенной шляпе».

Джон Гришэм «Последний шанс»

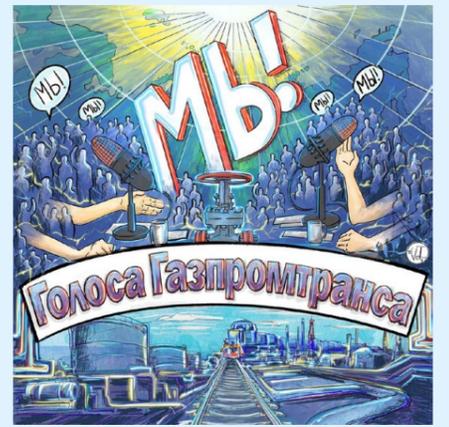
Квотербек Рик Доккери дает такой неудачный последний пас, что отправляет в аутсайдеры свою карьеру. И только благодаря команде любителей американского футбола из итальянской Пармы, которые больше разбираются в вине и сыре, чем в игре, спортсмен вновь обретает уверенность и чувствует вкус жизни.

«Он ловко подхватил кусочек черного хлеба, обмакнул в оливковое масло и, покрыв ломтиками прошутто и «Пармезана», подал хлеб Риду:

– Маленький сандвич.

Рик запихнул его целиком в рот, закрыл глаза и стал наслаждаться вкусом.

Для постоянного потребителя продукции «Макдоналдса» эффект получился потрясающим».

**ПОДКАСТ. «ГОЛОСА «ГАЗПРОМТРАНСА»**

В новом выпуске подкаста приняла участие Евгения Вечерина, главный специалист Отдела правового сопровождения налогообложения, мастер Бизнес-ТРИЗ II уровня, амбассадор клуба «ПроПереговоры».

Над подкастом работали: Екатерина Исаченкова, Алла Миркина, Игорь Куйдин. Обложка – Михаил Щербак.

6 СОВЕТОВ, КАК КРИТИКОВАТЬ И ПРИНИМАТЬ КРИТИКУ

Критика – мощный инструмент совершенствования, но вот только часто мы на нее обижаемся. Бывает также, что мы воздерживаемся от критики из опасений поставить коллегу в неловкое положение. Критиковать и принимать критику правильно – это надо уметь! Даем 6 советов по превращению критических замечаний в ключ к вашему улучшению.

ВАС КРИТИКУЮТ

1. Умейте отличить конструктивную критику от деструктивной. Если фокус критических замечаний сосредоточен на конкретной проблеме, а не на вас как на личности, принимайте их как полезную обратную связь и извлекайте выгоду! Берите из предложений собеседника рациональное зерно и учитывайте в своих действиях.

2. Деструктивная критика – та, при которой

объектом являетесь вы сами, а не ваши работа и поступки. Такая критика не поможет исправить ситуацию, но легко уведет в плоскость конфликта сторон.

Поэтому сделайте глубокий вдох и досчитайте до десяти. Или возьмите паузу любым доступным вам способом. Главное – уберечь себя от первой эмоциональной реакции. Лучшее, что вы можете сделать – осознать, что все услышанное является лишь оценкой другого человека, часто весьма субъективной. Постарайтесь проанализировать сказанное, вычленив то, с чем вы согласны – и с пользой для себя проработать эти моменты.

Простите собеседника. Ведь не факт, что он имел намерение вас обидеть, возможно, он действительно хотел помочь, но сделал это весьма неумело.

3. Возражать на деструктивную критику –

ваше право. Важно делать это сухо и хладнокровно. Выпускать пар в ответ на эмоциональные замечания – большая ошибка.

ВЫ КРИТИКУЕТЕ

1. Спросите себя: почему мне хочется покритиковать моего визави? Если вы хотите помочь ему улучшить его работу – вы имеете право на диалог. Если вами руководит желание выплеснуть негативные эмоции – сфокусируйтесь на себе, определите, что стоит за таким порывом. Это могут быть внутренняя неудовлетворенность, зависть, желание использовать ситуацию для самоутверждения. Все это – предмет проработки с самим собой, но никак не с коллегой.

2. Вы имеете право критиковать только действия собеседника. Постарайтесь при этом организовать диалог – в ходе него вам, скорее всего, раскроются мотивы, которыми

руководствовался коллега при принятии того или иного решения. Не выступайте в роли ментора – конструктивную критику можно транслировать только из позиции на равных.

3. Не критикуйте публично. Окружающие все равно не встанут на вашу сторону – скорее, наоборот. Кроме того, конструктивная критика, высказанная в присутствии третьих лиц, не возымеет нужного эффекта, поскольку будет восприниматься как личное оскорбление. А объяснение оппонентом мотивов своих действий будет смахивать на попытку оправдаться.

И помните: мудрый человек всегда на стороне тех, кто нападает на него; он заинтересован больше их в обнаружении своих слабостей.

По материалам интернет-источников

КФК «Персонал»

