Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 43 (939)
6–12 ДЕКАБРЯ
2018 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

РЕШЕНИЕ

Вернули разъездные

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУПИКОВА

Дополнительная доходная строчка в расчетном листке оказалась приятной новостью для локомотивных бригад

Изменился порядок выплат суточных работникам локомотивных бригад в пригородном движении. Теперь если время поездки составляет семь и более часов, машинист и помощник получают доплату — по 207, 98 руб. На сети с одобрением встретили изменения.

Выплачивают деньги вне зависимости от того, какую часть пути поезд следовал с пассажирами, а какую — «резервом», то есть без пассажиров.

До августа этого года суточные выплачивались не за все поездки. Время, что состав следовал с так называемой «технической нумерацией», то есть до посадки первых и после высадки последних пассажиров, не учитывали при их начислении. Доплаты начислялись только за то время работы, когда бригада вела поезд с пассажирами, и время поездки составляло более 7 часов.

К примеру, если общая продолжительность поездки составляла 9 часов, а 2 часа 50 минут из них попадало на движение с «технической нумерацией» состава, право на начисление компенсации за разъездной характер работы терялось, ведь не хватало 10 минут езды с пассажирами. Это создавало нездоровую атмосферу в коллективах.

«Вопрос этот с 2015 года не раз поднимался Советом председателей ППО организаций РОСПРОФЖЕЛ, действующих в Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, — говорит эксперт Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Ирина Пуд. — ППО ОАО «РЖД» предлагала компании изменить положение вещей. Ведь характер работы локомотивных бригад при следовании моторвагонного подвижного состава от станции высадки (посадки) пассажиров в депо приписки и обратно не меняется, они работают по единой технологии организации пригородного движения. Но положительного решения не было».

Тем не менее, профсоюз продолжал настаивать. Наконец, в этом году было подписано распоряжение, по которому при начислении компенсационных выплат (суточных) для машинистов и помощников в пригородном движении берется в расчет продолжительность всей поездки, а не только та ее часть, когда поезд следует с пассажирами.

«В августе меня командировали на Калининградскую дорогу. Провел там больше месяца. Тогда же и узнал, что изменился порядок выплаты суточных. Новость воспринял положительно, ведь какая–никакая материальная поддержка. Хотя за все время командировки поездок продолжительностью более семи часов было всего две, по возвращении домой приятно было увидеть в расчетном листке дополнительную доходную строчку», — рассказал машинист моторвагонного депо Челябинск Александр Нохрин.

По словам председателя ППО моторвагонного депо Новосибирск Марины Зайцевой, благодаря нововведению заработки членов локомотивных бригад увеличились в среднем на полторы тысячи рублей в месяц. Эти выплаты получает 21 бригада депо.

В моторвагонном депо Горький–Московский резкого увеличения в зарплате не почувствовали. «Руководство моторвагонного комплекса на ГЖД выстраивало маршруты таким образом, чтобы у бригад было как можно меньше поездок с «технической нумерацией» и больше — с пассажирами. То есть компенсационные выплаты шли понемногу, и сейчас, после изменения порядка их начисления, резкого скачка не зафиксировали», — рассказал председатель ППО этого депо Алексей Беспалов. Тем не менее у нововведения огромный плюс — теперь не нужно мудрить с маршрутами движения и графиками, а выстроить их так, как будет удобно и пассажирам, и машинистам.

Одобряют новый порядок выплат и в моторвагонном депо Нижний Тагил. «Платим разъездные за смену продолжительностью семь часов и более. Но, к сожалению, у нас остаются явки, где нерационально используют бригады — когда перележка в бригадном доме в два раза длиннее, чем поездка в одну строну, — уточнил председатель ППО Николай Волков. — Нужно решать эту проблему».

Материал подготовили Ирина Павлова, корр. «Сигнала», Роман Голотвин, Ирина Токарева, Ирина Келлерман, Дорпрофжел на Горьковской, Свердловской, Южно–Уральской дорогах

ДЕТАЛИ

Размер компенсационных выплат (суточных) для машинистов и помощников в пригородном движении индексируется. Таким образом, с первого декабря они увеличились на 0,3%.

СМАРТФОНЫ ДЛЯ «ОТЛИЧНИКОВ» СТР. 2

АУТСОРСИНГ КАК ФАКТОР РИСКА СТР. 4

А ИДЕЯ–ТО ХОРОШАЯ СТР. 7

САМОРОДНЫЕ ТАЛАНТЫ СТР. 8

НОВОСТИ

ПИСЬМО С БЛАГОДАРНОСТЬЮ

Вице–премьер Татьяна Голикова на заседании Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально–трудовых отношений по поручению Владимира Путина вручила председателю РОСПРОФЖЕЛ Николаю Никифорову благодарственное письмо Президента РФ.

ДЕНЬ АДАПТАЦИИ ПРОШЕЛ С ПРОФСОЮЗОМ

Молодые специалисты, принятые на работу в 2018 году на Западно–Сибирскую магистраль — 800 человек, — встретились на Дне адаптации с руководством магистрали и дирекций, Дорпрофжел и профсоюзным активом.

«Советую вам после Дня адаптации первым делом прийти в профсоюзный комитет своего предприятия, кто еще не успел, — пообщаться с председателем профкома. Уверен, что вы узнаете много новой и полезной информации», — отметил председатель Дорпрофжел Николай Шашков.

Молодые специалисты приняли участие в круглых столах, посетили ярмарку услуг, где в секторе Дорпрофжел, помимо консультационной помощи молодым специалистам, был организован розыгрыш интеллектуальной викторины. Всем желающим раздали тесты с вопросами на знание истории РОСПРОФЖЕЛ, Устава профсоюза и Коллективного договора. Всего в розыгрыше приняли участие около 500 человек.

МОТИВАЦИЯ

Смартфоны для «отличников»

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрЖД
КРАСНОЯРСК

Дорпрофжел на Красноярской дороге завершил обучение председателей и профактива.

По традиции обучение проходило в формате семинаров, однако в этом году все было немного иначе. Преподаватели, в роли которых выступали сотрудники аппарата, не только обучали, но, как и настоящие учителя, задавали вопросы по пройденным темам. А темы были разные: знание Устава и Трудового кодекса, делопроизводство, вопросы охраны труда и проведения специальной оценки труда, работа в программе 1С, взаимодействие с бухгалтерией, информационное обеспечение.

«Решили, что будем не только рассказывать и обучать, но и проверять, как усвоены полученные знания, — рассказывает заведующий отделом организационной и кадровой работы Дорпрофжел на КрЖД Татьяна Герасимова. — Председатель должен быть подкован во всех вопросах, касающихся трудового законодательства, профсоюза и особенно своей первички».

За каждый правильный ответ или предложение «ученики» получали шоколадные медали, а в конце семинара тому, у кого трофеев набралось больше, вручили полезный подарок — смартфон с логотипом РОСПРОФЖЕЛ.

«Мы не только повторили то, что уже знали, но и напитались новой информацией, — говорит председатель ППО сервисного локомотивного депо Ачинск ООО «ЛокоТех–Сервис» Анна Жуковская. — Честно говоря, не ожидала, что получу еще и такой нужный подарок, просто участвовала в дискуссиях, отвечала на вопросы и рассказывала о своей работе».

Всего же обладателями «профсоюзных» смартфонов стали пятеро председателей: помимо Анны, это председатели ППО отделенческой поликлиники на станции Абакан Татьяна Сидорчук, Иланской дистанции пути Николай Шипило, Дирекции социальной сферы Наталья Кондратова и Красноярской дирекции по тепловодоснабжению Надежда Воронина.

ФОТОФАКТ

В Москве прошел четырехдневный семинар–совещание кадрового резерва на руководящие выборные должности в организациях РОСПРОФЖЕЛ прямого подчинения ЦК профсоюза.

Его программа включала совещания с участием заместителей председателя профсоюза, руководителей и специалистов департаментов аппарата ЦК профсоюза по актуальным вопросам, тренинги с приглашенными экспертами и лекторами.

Кроме того участники прошли тестирование по основным направлениям деятельности РОСПРОФЖЕЛ, результаты которого позволили проверить уровень профессиональной подготовки резервистов.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Подарок к новому году

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

В Москве–3, когда–то самостоятельном локомотивном депо, а ныне филиале эксплуатационного локомотивного депо Москва–Пассажирская–Курская, в декабре закончат долгожданный ремонт раздевалок и душевых, состоявшийся благодаря настойчивости профсоюза.

Собственно, это подарок в равной степени и для 45 слесарей пункта технического обслуживания локомотивов, относящихся теперь к сервисному локомотивному депо Москва–Сортировочная — чистыми ходить любят все. Но добиваться создания комфортных условий пришлось долго.

«Меня избрали в конце 2014 года, — рассказывает председатель профсоюзной организации сервисного локомотивного депо Москва–Сортировочная Марина Клинкова, — а на Москву–3 я впервые приехала в январе 2015–го. Это было страшно. Особенно раздевалка и душевые в тепловозном цехе. Ни там, ни там не было света. Вообще».

И так было давно. «У меня муж здесь работал с 1979 года. Поначалу я ему не верила, когда он рассказывал, что они моются с фонариками. Оказалось — правда, — подтвердила председатель ППО Москвы–Пассажирской–Курской Алла Гусева. — Здесь и не убирали, потому что не видно ничего было. Грязь, плесень… Мы с начальником депо по нескольку раз в год писали в дирекцию письма с просьбой включить предприятие в списки на капремонт. Ответы сводились к одному: денег нет и взять неоткуда».

«В июне 2016–го, — продолжила Марина Клинкова, — меня пригласили в ЦК профсоюза, на заседание Совета председателей первичных профсоюзных организаций, действующих в Дирекции тяги и Дирекции по ремонту тягового подвижного состава с участием представителей ТМХ–Сервиса, и я там озвучила проблему. Обещали разобраться. Возможно, сработало еще и представление, выданное техническим инспектором труда Московско–Курского подразделения Дорпрофжел на МЖД Евгением Красовским. Дирекция тяги все–таки нашла деньги на ремонт».

Отремонтировать обещали еще в прошлом году. «Но не получилось, — поделилась Алла Гусева, — Однако лучше поздно, чем никогда. В августе начали, декабрем закончат. Две душевых, две раздевалки, за компанию здравпункт и помещения нарядчиков и дежурного по депо отремонтировали. Не идеал — в душевой тепловозного корпуса душновато, но однозначно лучше, чем было. Хороший подарок людям к новому году».

КОНКУРС

Прохладные отношения

НАТАЛЬЯ МИХАЛЕВА,
Дорпрофжел на ЮВЖД
ВОРОНЕЖ

Профсоюз отнесся «с прохладцей» к стремлению работников образцово содержать бытовые помещения.

В моторвагонном депо Отрожка подвели итоги конкурса на лучшее бытовое помещение.

В каждом цехе есть бытовая комната, где в обед можно поесть и отдохнуть.

«Конкурс объявили в начале ноября. Всего у нас шесть цехов, столько же и «конкурсных» помещений. Через пару недель подвели итоги», — рассказывает председатель депо Вячеслав Михайлов.

Призом стали два холодильника. Достались они цеху по ремонту рельсовых автобусов и цеху ремонта колесных пар.

«На самом деле все бытовые помещения содержатся на «отлично», созданы условия для приема пищи и отдыха, в наличии чайники, микроволновки и холодильники. Выбор победителей был сложным, поэтому решили так: кому новый холодильник нужнее, тот и победил», — признается председатель первички.

Вот и ушли два новеньких производителя холода туда, где в них больше всего нуждались. Старые агрегаты свое отслужили.

«Дома такая техника прослужит 10–20 лет, но и людей там мало. А здесь техника приходит в негодность раза в полтора быстрее», — отмечают ремонтники.

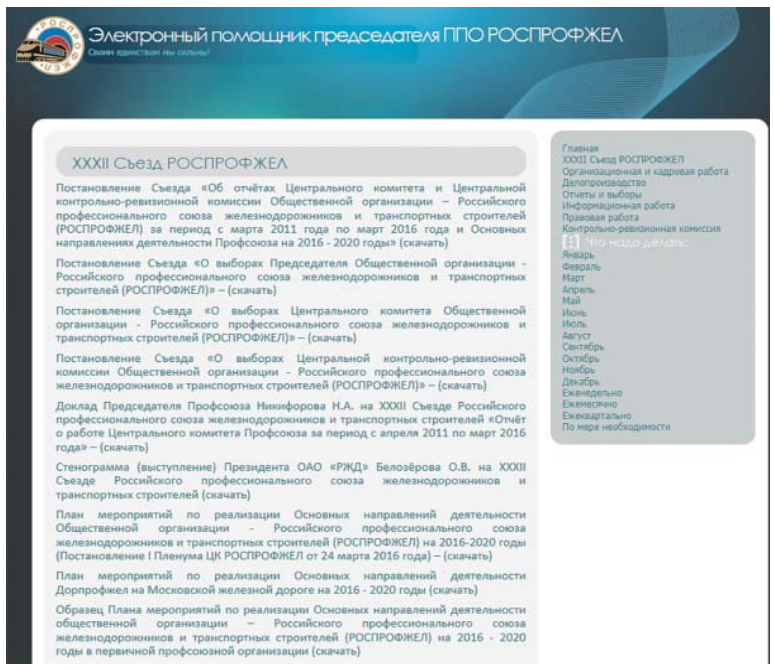
Кстати, в депо уже начали обсуждать, не сделать ли такой конкурс от профсоюза ежегодным. Такая прохлада в отношениях многим понравилась.

РЕСУРС

Помощник для председателя

ОЛЬГА КУДРЯШОВА,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Дорпрофжел на МЖД представил новый информационный проект — «Электронный помощник председателя первичной профсоюзной организации РОСПРОФЖЕЛ». (https://rop2.000webhostapp.com/index.html).



Он адресован председателям первичных профсоюзных организаций, но также будет интересен членам организационно-массовых и контрольно-ревизионных комиссий, профсоюзному активу.

Автор проекта — главный специалист Рязанского регионального обособленного подразделения Владислав Назаров.

Разработчик «помощника» сгруппировал и структурировал в систему большой объем информационного материала, учел при этом требования вышестоящих организаций профсоюза, предъявляемых к работе ППО. «Ресурс позволяет пользователю найти ответы на многие вопросы, например, такие как организационная и информационная работа, обучение профактива, делопроизводство, а также получить практические рекомендации, материалы из опыта работы», — уточнил Владислав Назаров. Кроме того, электронный помощник заменит большой книжный объем полезных материалов. Проект Владислава Назарова победил в конкурсе «ИнфоNEW», итоги которого подвел президиум Дорпрофжел на МЖД.

По мнению конкурсной комиссии, электронный помощник поможет профсоюзным работникам и активу избежать ошибок в повседневной работе, а также будет способствовать осуществлению и реализации в полной мере всех прав профсоюза.

В дальнейшем ресурс будет обновляться, дополняться свежей, актуальной и полезной информацией.

«Электронный помощник председателя первичной профсоюзной организации РОСПРОФЖЕЛ» также будет доступен в мобильном приложении «Твой Профсоюз».

СПРАВКА

Свое название конкурс «ИнфоNEW» получил, исходя из самой сути информационной работы, требующей творческого отношения, постоянного обновления и движения вперед. Его цель — разработка новых информационных ресурсов, форм и методов информационного обеспечения членов РОСПРОФЖЕЛ

ПЛЕНУМ

Всесторонняя профилактика

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Усилить профилактику трудовой и технологической дисциплины решено на VII пленуме Дорпрофжел на СвЖД.

Как сообщил начальник службы управления персоналом СвЖД Алексей Затопляев, для предотвращения случаев нарушения трудовой и технологической дисциплины в компании ведут профилактическую работу, и она имеет свой эффект. Нарушения сократились вдвое. Он предложил профсоюзу активнее подключаться к профилактике, используя нестандартные формы разъяснительной деятельности. «Профсоюз в силах применять эмоциональные способы пропаганды производственной и технологической дисциплины, разъяснить, какой вред наносит недостойное поведение на рабочих местах», — уточнил он.

«В ряде ППО мало внимания уделяется разъяснительной работе, привлечению работников к здоровому образу жизни, развитию корпоративных ценностей», — отметил заместитель председателя Дорпрофжел на СвЖД Игорь Южаков. Он предложил использовать опыт более продвинутых первичек.

Своим опытом поделилась председатель ППО Нижнетагильского центра организации работы железнодорожных станций Вера Голдобина. По ее словам, на предприятии контролируют рабочее время, проводят выборочные проверки с применением алкотестеров, осматривают комнаты приема пищи, раздевалки на наличие посторонних предметов.

ИНСПЕКЦИЯ

Долг платежом красен

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

«Красным» в древности долг становился от того, что возвращался с процентами. Заиметь «красные» долги рискуют и работодатели, которые сегодня не соблюдают установленные сроки при устранении нарушений, связанных с возмещением выплат.

Основанием к компенсации служит статья 236 ТК. При устранении нарушения, связанного с невыплатой заработной платы в полном объеме в установленные сроки, в результате незаконного лишения премии, невыплаты компенсаций и гарантий по коллективному договору, работодатель обязан произвести не только выплаты работникам, но и возместить проценты за их задержку. На это правовая инспекция указывает в представлении в случае выявления нарушения при проверке.

«Компенсируя причитающиеся выплаты, работодатель обязан уплатить проценты в размере не ниже одной стопятидесятой действующей в это время ключевой ставки Центрального банка от не выплаченных в срок сумм за каждый день задержки, начиная со следующего дня после установленного срока выплаты по день фактического расчета включительно, — разъясняет правовой инспектор труда Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СвЖД Татьяна Сухарева. — При неполной выплате в установленный срок зарплаты или других выплат, причитающихся работнику, размер процентов исчисляется из фактически не выплаченных в срок сумм».

В качестве иллюстрации Татьяна Сухарева приводит пример из своей практики: по ее требованию за 10 месяцев этого года работникам выплачено 700 тыс. руб., из них более 22 тыс. составили проценты за нарушение установленного срока выплаты.

«Неизбежность компенсации за нарушение установленного срока выплат дисциплинирует должностных лиц, — уверена Татьяна Сухарева. — Ведь зачастую работодателем сумма выплаченной компенсации рассматривается как материальный ущерб и взыскивается с виновного должностного лица».

ПЕРСПЕКТИВЫ

Машинистов готовят к одиночеству

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Московская дирекция скоростного сообщения готовится к сокращению интервала движения на Московском центральном кольце. В следующем году он составит 4 минуты. Планируется, что машинисты начнут работать без помощника.

Уменьшение интервала связано с ростом пассажиропотока. Переход на более короткий интервал курсирования «Ласточек» означает увеличение штата. Сегодня в дирекции работают 900 человек. Из них 319 машинистов и 315 помощников. В будущем году на МЦК поступят новые поезда, а чтобы управлять ими, планируется набрать дополнительно около 70 локомотивных бригад. Кандидаты будут проходить серьезный отбор.

«Требования к локомотивной бригаде большие, — рассказывает председатель ППО Московской дирекции скоростного сообщения Алексей Кудряшов, — машинист и помощник должны хорошо разбираться не только в общих вопросах, но и хорошо знать специфику МЦК».

Кроме того, планируется, что со следующего года машинисты будут работать без помощника.

«Возможно, многие воспримут это как сокращение штата, — говорит заместитель начальника дирекции по кадрам и социальным вопросам Михаил Комулайнен. — Но этого не следует опасаться. Когда в 2017 году мы проводили дополнительный набор локомотивных бригад в связи с переходом на 5-минутный интервал движения, мы уже рассчитывали на то, что через два года мы должны поехать без помощника. С тех пор подготовили 150 помощников на должность машиниста. Они получили свидетельство на право управления «Ласточкой». Когда все будет готово к работе «в одно лицо», именно из них будут выбраны первопроходцы».

СИГНАЛ
№ 43 (939) 6–12 декабря 2018 года

СИТУАЦИЯ

Аутсорсинг как фактор риска

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Не все виды работ можно передавать на аутсорсинг. В этом убедились сотрудники Центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Западно–Сибирской дирекции инфраструктуры.

Еще три года назад председатель ППО центра Любовь Хохлова, рассказывая о высокой квалификации его работников, отмечала, что даже проводники вагонов, в которых работают и живут специалисты, изучающие состояние пути на полигоне, имеют высшее образование.

«Спецвагоны — категория особая, — говорит Любовь Хохлова. — Вагоны–дефектоскопы и вагоны–путеизмерители предназначены для сплошного скоростного контроля рельсов, рельсовой колеи под динамической нагрузкой. Вагоны–лаборатории автоматики и телемеханики укомплектованы аппаратурой для автоматизированной оценки состояния устройств инфраструктуры хозяйства СЦБ. Есть у нас и путеизмерительный комплекс «Эра», состоящий из двух вагонов–лабораторий, каждый из них — законченный измерительный модуль, который комплектуется в соответствии с поставленными задачами».

Все вагоны оборудованы современнейшей дорогой техникой, которая требует особого обращения. Чтобы протереть пыль с иного прибора, надо знать, с какой, как говорится, стороны к нему подойти. «Вот почему мы так радовались, что у нас и проводники — квалифицированные специалисты. Они были помощниками для наших инженеров, понимали специфику их труда, ценили его и уважали. Те, в свою очередь, были благодарны за помощь. Вот и складывалась во время 15–дневной смены доброжелательная атмосфера, основанная на взаимопонимании, что так важно для коллектива, находящегося длительное время в ограниченном пространстве. Вообще в наших спецвагонах созданы все условия не только для работы, но и для полноценного отдыха», — уточняет Любовь Хохлова.

И правда, там и увлажнители воздуха установлены, и спальные места оборудованы в соответствии с требованиями гигиены, даже матрасы приобрели из специального мебельного поролона, на котором очень хорошо спится. А какие в этих вагонах зоны приема пищи — бытовая техника установлена такая, что не в каждой квартире есть, посуда из французского небьющегося стекла. Словом, есть все, чтобы и работать было хорошо, и отдыхать.

Но с приходом аутсорсинговой компании появились проблемы, причиной которых стала неспособность новых проводников выполнять свои функции с учетом специфики оборудования. «Взять, к примеру, экипировку, — поясняет Хохлова. — Функция проводников — не просто отправить заявки на те или иные поставки, а «приделать заявкам ноги», то есть оформить, подождать, чтобы их подписали, проконтролировать, чтобы передали по цепочке до исполнителя, что положено для нормальной экипировки. Но проводники аутсорсинговой компании не знают или делают вид, что не знают об этом».

Таких «мелочей» набегает очень много, и они перерастают в проблему. «Казалось бы, простая вещь — влажная уборка, — продолжает председатель. — Она должна проводиться в любом вагоне. Но одно дело — когда проводник со шваброй прошелся по коридору и по купе. И совсем другое — когда надо убраться в каждом купе, протереть все зоны вплоть до потолков, иначе в небольшом помещении при скоплении пыли тяжело дышать. В рабочей зоне, оборудованной сложной техникой, необходимо проводить влажную уборку, чтобы пыль не садилась на приборы, причем так аккуратно, чтобы не задевать провода и кабели оборудования. Но это долго. Вот и остается пыль на приборах, а проводники отговариваются, что им «не сказали». Хотя — было бы желание».

А желание есть не всегда. Случалось, что компания проводников вообще не присылала, и спецвагон работал без них. Просто не оказалось тех, кто мог уехать из дома на две недели.

«Это можно понять, — рассуждает Любовь Хохлова. — Проводникам компания не платит за проезд к месту дислокации вагонов. А у нас смена может закончиться и на Алтае, и на полигоне Куйбышевской дороги, и Дальневосточной. Проводник должен покупать билет за свои деньги. Может быть, ему и компенсируют стоимость проезда после того, как он вернется. Но билет ведь без денег не дадут. А у человека, может статься, просто в данный момент нечем за него заплатить. Тем более, что, как выяснилось, аутсорсинговая компания выплачивает заработную плату сотрудникам нерегулярно. Такой факт имел место и в конце прошлого года, и в начале нынешнего. Хотя наша дирекция всегда перечисляет деньги вовремя, как только закрывает акты. А что дальше с ними происходит — не знаем. Там свой хозяин».

> **Появились проблемы, причиной которых стала неспособность новых проводников выполнять свои функции**

Да и заработки в аутсорсинговой компании невысоки. Вот и начинаются обиды, возникает немотивированная агрессия. Был случай, что одна проводница написала на предприятие, что инженеры мало работают, все больше отдыхают. Любовь Хохлова, конечно, в это не поверила. Но дело приняло серьезный оборот, и председатель на пять дней вместе со сменой поехала «в тур». Она сделала фотографию рабочего дня. На следующие пять дней ее сменили специалист по нормированию труда, а далее руководитель отдела. Ни одно слово из кляузы, конечно, не подтвердилось. Работники вагона, отвечающие за безопасность движения поездов, строго выполняют всю технологию, работают столько, сколько надо, дело свое делают добросовестно. Но ведь такие истории не улучшают атмосферу в коллективе. А она должна быть доброжелательной, доверительной, а главное — спокойной. Ведь люди работают на безопасность. Они должны быть сосредоточены и внимательны.

«Не случайно мы сопротивлялись передаче проводников на аутсорсинг, — говорит Хохлова. — Прав председатель профсоюза Николай Никифоров, когда говорит, что есть виды деятельности, где аутсорсинг не применим. Это как раз наш случай».

УСЛОВИЯ ТРУДА

Кольцо без тепла

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Работники станций Московского центрального кольца (МЦК) пожаловались в РОСПРОФЖЕЛ на несоблюдение температурного режима на рабочих местах. Профсоюз проверил тепловой режим.

На холод пожаловались контролеры турникетных линий (ООО «Мегаполис») и работники транспортной безопасности (ГУП «Московский метрополитен»).

Сегодня МЦК находится в ведении трех пользователей. На балансе Московской железной дороги — 14 станций, а АО «Московская кольцевая железная дорога» (МКЖД) совместно с Московским метрополитеном эксплуатируют 17 станций. Еще одна компания «Мегаполис» — аутсорсер — следит за турникетами и работает по договору с АО «Центральная ППК».

Проверка показала, что теплее всего на станциях, балансодержателем которых является Московская железная дорога. Там работает отопление, и условия труда работников отвечают требованиям.

А вот в помещениях, которые закреплены за МКЖД и Московским метрополитеном выявлены нарушения, температурного режима. В большинстве из них отсутствуют тепловые завесы входных дверей, не работают системы отопления, кондиционеры и инфракрасные излучатели. Кое–где нет даже самих дверей. На многих станциях нет комнат для приема пищи, гардеробных, комнаты отдыха не отапливаются. Где–то нет питьевой и технической воды, а контролерам турникетных линий приходится пользоваться туалетами проходящих мимо поездов «Ласточка».

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров предложил директору ОАО «РЖД» по пассажирским перевозкам Дмитрию Пегову скоординировать действия причастных организаций для обеспечения теплоснабжением транспортно–пересадочных узлов Московского центрального кольца. Такое совещание прошло 29 ноября. Участниками встречи принято решение о разработке планов–мероприятий со сроками и ответственными для исправления ситуации.

В комфортабельных поездах пассажирам тепло, а сотрудникам, работающим на МЦК, — не всегда

«По заверениям работодателя централизованное отопление на ряде станций обещают дать в первой декаде декабря, сейчас ремонтируют электрическое отопление, — рассказал технический инспектор труда ЦК РОСПРОФЖЕЛ Алексей Беленков. — Но в помещениях проверенных в конце ноября станций по–прежнему холодно».

Сегодня на станциях устанавливают дополнительные тепловые пушки, отремонтированы тепловые завесы, нагреватели с инфракрасным излучением и системой климат–контроля.

АКТУАЛЬНО

Когда природа зовет

В ноябре прошла акция Международной организации работников транспорта (International Transport Workers' Federation, ITF), приуроченная к Всемирному дню туалета. ITF хочет привлечь внимание к необходимости обеспечить свободный и безопасный доступ к туалетам для работников транспортной отрасли любых профессий.

В организации отмечают, что проблема актуальна для большинства стран мира, среди которых США, Великобритания, Бразилия, Индия, Германия.

Путевая гигиена

В железнодорожной отрасли больше других страдают сотрудники, которые занимаются обслуживанием, ремонтом и строительством путей. По данным ITF, уборные в зоне проведения работ зачастую отсутствуют, и тогда сотрудники вынуждены платить за то, чтобы воспользоваться туалетом в заведениях поблизости, а также тратить рабочее время на то, чтобы до этих заведений добраться. Причем в Европе это проще, нежели в государствах с разветвленной сетью магистралей. Например, в США или Индии.

Пресс–секретарь «Швейцарских федеральных железных дорог» (SBB) Рето Шарли рассказал, что компания во время строительных работ использует не пластиковые биотуалеты, а переносные модули. Их транспортируют по железной или автодороге, затем производят установку в зоне работ.

«Мы используем так называемые модули для персонала, которые оборудованы туалетами, кухней и раковиной с горячей и холодной водой. Поскольку модуль также оснащен обогревателем и кондиционером, его можно использовать при температурах от –25 до +45°С. Кроме того, все трубы оснащены нагревателями, которые позволяют бороться с замерзанием воды», — рассказал Рето Шарли.

По его словам, путевые составы SBB (на них персонал добирается до места работ) тоже оборудованы уборными. Он отметил, что в этом случае на борту устанавливаются туалеты, которые перерабатывают отходы путем сжигания, что существенно облегчает их обслуживание. Такие составы со встроенными туалетами использовались во время ремонтных работ в Готтардском базисном тоннеле в Швейцарии. Там модули было бы сложно транспортировать до места проведения работ и к тому же негде установить — они мешали бы строительству. Составы SBB поставила компания HarscoRail, которая выиграла соответствующий тендер в 2013 году, их спроектировали специально для строительства тоннеля.

Железнодорожный холдинг Германии DeutscheBahn (DB) реализует множество проектов по строительству и модернизации инфраструктуры. Для работников путей компания также устанавливает биотуалеты. «Закон об охране труда» Германии предполагает, что сотрудники имеют право на пользование туалетом, причем с горячей и холодной водой. В связи с этим, как правило, используются биотуалеты, в которых предусмотрена и раковина.

В Великобритании аналогичная проблема до сих пор стоит остро. Железнодорожники зачастую вынуждены тратить много времени на то, чтобы добраться до ближайшего туалета, а в некоторых случаях он вообще может отсутствовать. В Управлении по охране труда Великобритании, в свою очередь, отмечают, что работодатель обязан предоставить сотруднику туалет со смывом. Биотуалеты уместно использовать лишь в крайних случаях, когда установка обычного туалета не представляется возможной. Таким образом, использование модулей и путевой техники, оборудованной туалетами с раковинами, — оптимальное решение проблемы.

Существуют и новые разработки, которые способствуют улучшению условий труда железнодорожных рабочих. Британская компания Aquarius Railroad Technologies Ltd специализируется на транспортных решениях для ремонта пути и производит путевую технику для перевозки оборудования и персонала. Она может перемещаться как по рельсам, так и по автомобильным дорогам. Одна из последних разработок — Road2RailWelfare — прицеп, внутри которого находятся два туалета, кухня и раковина для мытья рук.

Главный инженер компании Aquarius Джеймс Платт рассказал, что прицеп используют восемь британских компаний, которые занимаются ремонтом путей. По его словам, аналогичных разработок на данный момент в мире не существует. Прицеп может передвигаться вместе с путевой бригадой.

Председатель профсоюза железнодорожников Эстонии Олег Чубаров отмечает, что пока работодатели стремятся сэкономить на туалетах для железнодорожников. Тем не менее участие профсоюза позволяет избежать нарушения прав сотрудников. После поступления жалоб сотрудников и обращения профсоюза Эстонии на железную дорогу проблему туалетов, как правило, сразу решают.

Менеджер по связям с общественностью Eesti Raudtee («Эстонская железная дорога») Моника Лилл рассказала, что во время ремонтных работ компания использует в основном биотуалеты. Горячую воду тоже иногда предоставляют, но это не является обязательным требованием.

По словам Олега Чубарова, в Эстонии чаще используются биотуалеты, потому что большая часть ремонтных работ производится на небольших участках в течение не очень продолжительного времени.

У дверей в заведение

Чистота и комфорт туалетов на вокзалах нашей страны далеки от совершенства. Компанию РЖД это не устраивает, а потому в декабре пройдут многочисленные проверки туалетов для пассажиров. А профсоюз в рамках Года улучшения условий труда и производственного быта проверит места общего пользования для работников компании. Результатом совместных усилий может стать чистота и комфорт для первых и улучшение условий труда для вторых.

Лозунгом Всемирного дня туалета этого года ITF провозгласила: «Когда природа зовет».

«Мы знаем, — говорится в обращении к коллегам на сайте ITF, — что, когда природа зовет огромное число транспортников, оказывается, что:

- им некуда идти
- туалеты грязные
- им приходится платить за пользование туалетом
- перерывы недостаточны для посещения туалета
- они не защищены от сексуального насилия
- они лишены достоинства
- у них серьезные проблемы со здоровьем.

Мы знаем, что этот вопрос затрагивает и мужчин, и женщин, но мы также знаем, что на работников–женщин влияют значительные дополнительные факторы».

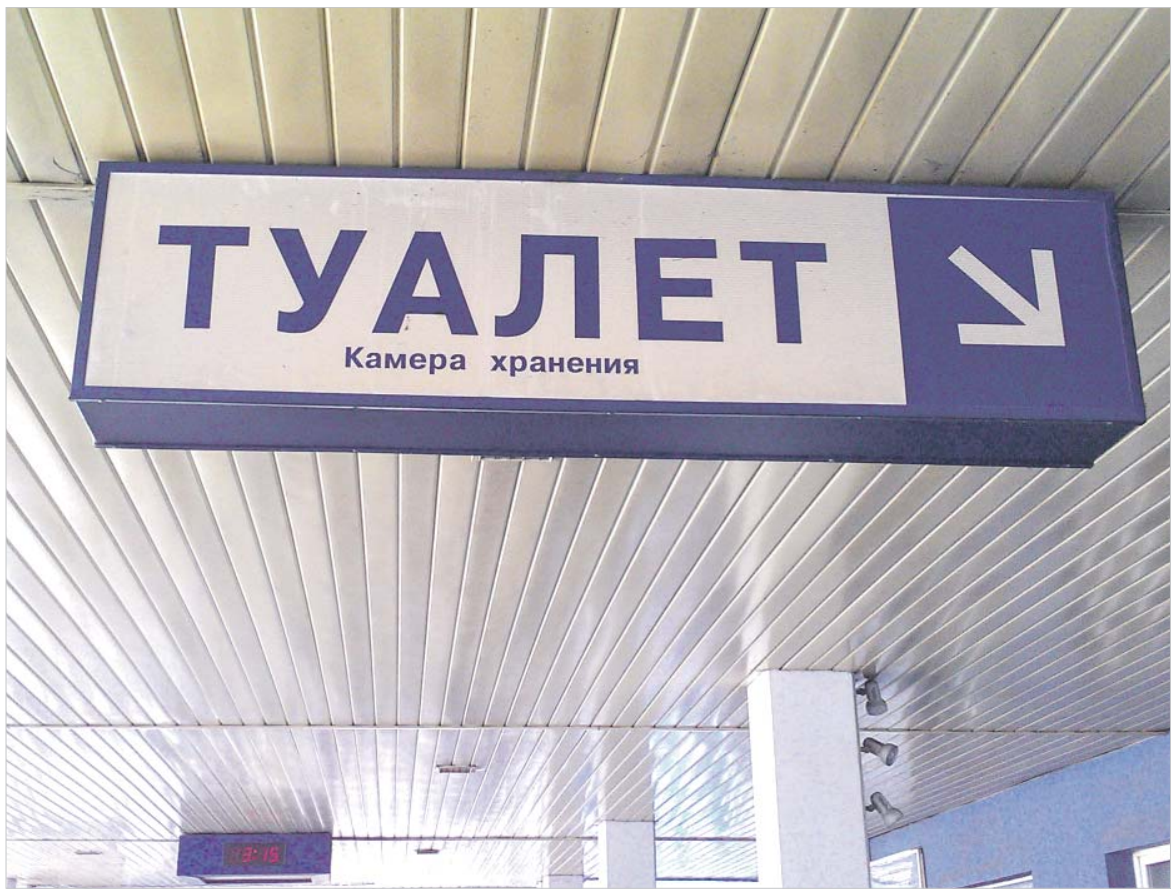
Письма от пассажиров, жалующихся на неудовлетворительное состояние туалетов на вокзалах и в пассажирских поездах, в ОАО «РЖД» приходят часто. Даже в крупных городах с этим проблемы: неприятный специфический запах, грязь. Пассажиров занимает вопрос: почему в громаднейших торгово–развлекательных центрах, где проходимость наверняка больше, подобных проблем не возникает? К тому же россияне ездят по всему миру и видят, как устроены такие заведения в других странах.

Ну а у нас… Если на крупных вокзалах, по крайней мере, не особо грязно, то небольшие вокзальчики, например, в Подмосковье, не могут похвастаться и этим. В здании вокзала подмосковного Ступино, находящемся всего лишь в 100 км от столицы, туалетные чаши, судя по внешнему виду, не мылись никогда — они черно–зеленые, словно поросшие мхом.

Так что приводить в порядок туалеты на вокзалах и в поездах надо. Пассажиру ведь все равно, кто ответственен за данное заведение — коммерсант или РЖД. Однако не стоит забывать и о своих работниках, ведь они ежедневно пользуются той же санитарно–бытовой инфраструктурой, что и пассажиры. Техническая инспекция труда профсоюза проверит не только места общего пользования для пассажиров, но и санитарно–гигиенические помещения (душевые, уборные, умывальники), расположенные на вокзалах, в билетных кассах, предназначенные для работников, связанных с обеспечением пассажирских перевозок.

«Эта работа будет проводиться до конца марта включительно, также будет осуществляться контроль и анализ результатов этих проверок, — рассказал старший технический инспектор труда профсоюза Игорь Маругин. — При нарушениях работодателям будут выдаваться представления на устранение замечаний. Кстати, проверяться будет не только санитарно–гигиенический комплекс, но и соблюдение температурного режима в рабочих помещениях вокзала, своевременность очистки от снега и наледи объектов пассажирской инфраструктуры (платформ, перронов) и маршрутов служебных проходов».

2018–й — Год улучшения условий труда и производственного быта — подходит к концу, а работа продолжается.



Материалы подготовили Елена Павлова, корр. «Сигнала», Мария Иванова, внеш. корр. «Сигнала»

МОЛОДЕЖЬ

Семейный проект Долговых

РОМАН ГОЛОТВИН,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Проект по профилактике детского травматизма на железных дорогах, презентованный в этом году на Школе молодого профсоюзного лидера Анастасией и Дмитрием Долговыми, работает, осваивая новые пространства.

То, что такой важный проект стал призером сначала дорожного, а затем и сетевого уровней — неудивительно. Важнее то, что он не стал «проектом специально для конкурса». Он и до ШМПЛ работал, а после — и вовсе получил хороший импульс для развития.

Железнодорожный и семейный стаж Дмитрия и Анастасии Долговых не очень большой. Ей — 24 года, ему — 25. Однако активная жизненная позиция отличала ребят еще во время учебы во Владимирском государственном университете. Именно тогда дорога привела их в профсоюз. Получается, профсоюзный стаж, например, у Дмитрия — восемь лет, а это немало.

Желание и возможность работать с людьми и для людей появились у семейной пары уже во время учебы.

А едва попав на железную дорогу, сразу включились в работу молодежного совета. Первым пришел Дмитрий как молодой специалист, зарекомендовал себя с хорошей стороны, и вскоре его избрали председателем совета. Затем присоединилась Настя, окончившая вуз чуть позже.

«Может быть, прозвучит банально, но приносить пользу людям приятно», — говорят ребята практически в один голос.

Вместе они решили в этом году участвовать в Школе молодого профсоюзного лидера. Недостатка в идеях для проекта не было, но остановились на информационной работе. Целевая аудитория — дети.

«Мы и раньше проводили мероприятия для ребят, так что опыт был, — рассказывает Дмитрий. — Организовывали экскурсии, развлекательные программы. Но поняли, что это пассивная форма, а действительно требуется обучать ребятишек безопасному поведению на железной дороге. Первый раз побывали в детском саду два года назад, было интересно и нам, и детям».

Активисты совета молодежи повторили визиты в детсады — проводили занятия с группой из тридцати ребятишек. Показывали им мультик о правилах поведения на железнодорожном транспорте, играли, раздали красочные памятки, на которых все и без слов понятно. Оказалось, малышам это интересно, и железнодорожники стали выбираться в садики все чаще.

«В этом году хотим организовать такую же работу в школах. Конечно, учтем возрастные особенности. Школьники любят подискутировать, поделиться тем, что знают», — говорит Анастасия.

Проект Долговых называется «Пропаганда правил безопасного поведения на объектах железнодорожного транспорта и профилактика детского травматизма». Это, по сути, готовое пособие, на которое можно опираться при проведении с детьми занятий по безопасности. В него входит много интересных пунктов. Это и викторина, и анимационная игра, и загадки, и мультфильм. А после мультика — обсуждение, тоже в игровой форме.

Молодые специалисты уверены, что проект будет жить дальше и развиваться, а главное — он востребован.

«Посмотрите на статистику. В прошлом году на

ФОТО АВТОРА

железных дорогах страны травмы получили более 150 детей и подростков, в том числе и на Горьковской магистрали. Важно как можно раньше привить детям навыки безопасного поведения. У нас недалеко от станции Муром находится четыре школы и пять детских садов, — говорит Дмитрий. — Дети обязаны знать правила поведения вблизи железной дороги».

ИНСПЕКТОР

Важно понимать друг друга

ФОТО ИЗ АРХИВА ЕЛЕНЫ БУЧЕЛЬНИКОВОЙ

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В любом деле, в котором участвует более одного человека, успех во многом зависит от того, насколько понимают друг друга партнеры. Главный правовой инспектор труда профсоюза на ЗСЖД Елена Бучельникова утверждает: взаимопонимание с руководством магистрали достигнуто.

И это помогает делать работу правовой инспекции весьма эффективной.

«Чтобы проще было контролировать соблюдение трудового законодательства, с начала прошлого года руководство дороги проводит ежемесячные совещания. На них председательствует заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам и обязательно присутствую я, — говорит Елена Бучельникова. — На них мы анализируем найденные нарушения, причины, по которым они были допущены, решаем, какие профилактические меры принять, чтобы они не повторялись».

После этих совещаний на все предприятия дороги летят телеграммы. Это своеобразные справки, из которых можно узнать, с какими типами нарушений трудового законодательства железнодорожники сталкивались чаще всего и что следует делать профсоюзным активистам и руководителям предприятий, чтобы не повторять их.

Наиболее распространенное нарушение — неполная или несвоевременная оплата сверхурочной работы.

«Чаще всего работников привлекают к работе в выходной день или в сверхурочные часы без надлежащего оформления документов. А нет приказа — нет денег, — поясняет Елена Бучельникова. — Бывает также, что работодатель нарушает графики работы, регулярно перенося выходные дни против всех правил».

Зато Елене и ее коллегам удалось побороть другой порок. Это несоблюдение графиков предоставления отпусков. На некоторых предприятиях задолженность по отпускам составляла более 50 дней более чем у 60 человек. Сегодня подобные нарушения практически искоренены и носят исключительно частный характер.

«Хочется отметить и общую положительную динамику в вопросах соблюдения трудового законодательства на дороге, — продолжает Елена Бучельникова. — За последние два года количество предъявляемых правовыми инспекторами представлений снизилось, и это при аналогичном количестве проверок». Наиболее существенных улучшений в этом вопросе добились в дирекциях инфраструктуры и управления движением, где количество обращений работников с жалобами на нарушения трудовых прав снижено.

Не последнюю роль в этом сыграла мера, принятая на вооружение руководством дороги. Это поощрение специалистов по управлению персоналом, по организации и нормированию труда по предложению правовой инспекции. Такая практика — отличный мотиватор для профилактики нарушений трудового законодательства.

ХОББИ

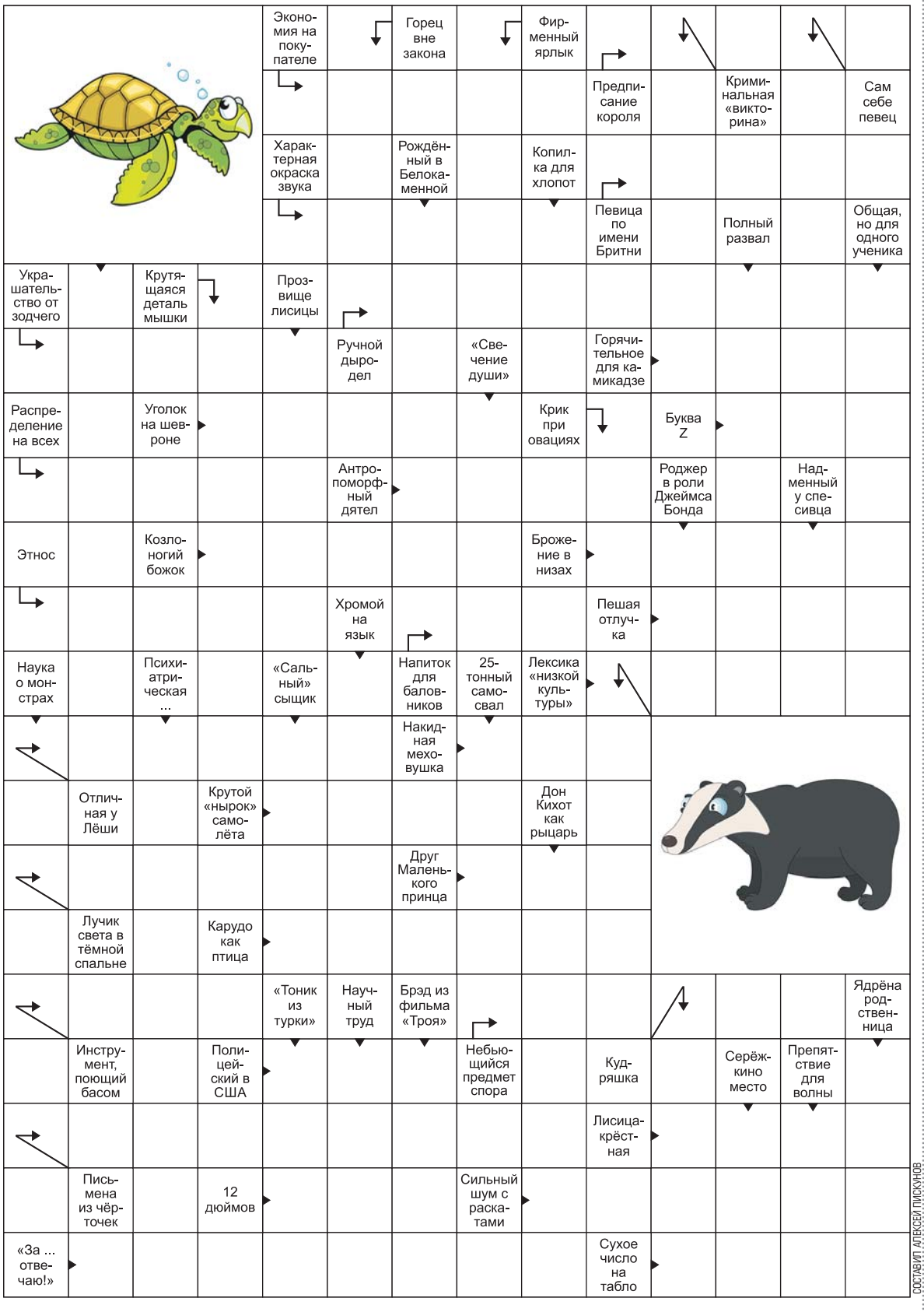
Магия Антона Халявина

ОЛЬГА КУДРЯШОВА,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Время невозможно повернуть назад. Но можно ли его остановить? Теоретически нет, но фотографы каким–то магическим образом успевают уловить мимолетные секунды.

Они воруют у бесконечного потока времени незабываемые мгновения и увековечивают их в квадратах фотокарточек.

К таким «магам» относится Антон Халявин, член профсоюза, оператор пассажирского вагонного депо по работе с аутсорсинговыми компаниями вагонного участка Москва–Ярославская Московского филиала АО «ФПК». На фотоконкурсе «Наша жизнь», проведенном ППО ФПК, с фотографией «Напарницы» Антон занял второе место.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 42

По горизонтали: Слива. Фанат. Шторм. Табло. Хаос. Внук. Шокер. Кета. Чуваш. Нагар. Модем. Мини. Баул. Клише. Дояр. Тога. Жир. Яна. Кеша. Эльдар. Вор. Вини. Грифон. Ток. Запуск. Копи. Стилист. Чук. Континент. Зубр. Ход. Орешек. Стяг. Сыск. Рига.

По вертикали: Замах. Карло. Литовка. Воркута. Баламут. Ось. Мотороллер. Вече. Неглиже. Карьера. Румб. Шило. Ника. Шиш. Ряд. Навоз. Арина. Витус. Рокки. Испания. Остаток. Кокос. Лазер. Турка. Чих. Унос. Кеды. Уши. Бег.

ПРОЕКТ

А идея–то хорошая

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Идея строительства надежной переправы на Сахалин завладела умами русских государственников давно — еще в XIX веке. Уж очень заманчиво было поставить точку в притязаниях на него Страны восходящего солнца.

Губернатор Приамурья барон Андрей Корф предполагал построить через Татарский пролив дамбу, чтобы обеспечить связь с островом и чтобы холодное течение, огибая Сахалин с севера, уходило в Тихий океан. В случае реализации этого плана климат в Приморье приблизился бы к тропическому. До реализации план Корфа, естественно, не дошел и отправился «в долгий ящик».

Ближе к реализации был план строительства на Сахалин тоннеля и железнодорожной линии Комсомольск–на–Амуре — Победино, которая бы по нему прошла. Изыскания были проведены в 1929–1930 годах. Секретное постановление о строительстве Совмин принял 5 мая 1950–го, технические условия утвердили 6 сентября.

С персоналом проблем не было: в системе Главного управления лагерей железнодорожного строительства были созданы два номерных подразделения — «№ 506» с центром в Александровске–Сахалинском и «№ 507» в Де–Кастри, на материке. К началу 1953 года строителей по обоим берегам Татарского пролива было порядка 30 000 человек.

На Сахалине длина железнодорожной линии от Победино до мыса Погиби, то есть до начала тоннеля, должна была составить 327 км. Всего на острове планировалось построить девять станций. Грузооборот новой линии в первые годы эксплуатации планировался порядка четырех миллионов тонн в год, пуск тоннеля ожидался в четвертом квартале 1955–го. Однако работы закончились так же скоропостижно, как и начинались: умер Сталин. Огромное строительство бросили.

На рубеже XX–XXI веков идею реанимировал министр путей сообщения Николай Аксененко. Как сообщали средства массовой информации, он даже самолично выезжал посмотреть на то, что осталось от построенного участка тоннеля. Оппоненты при этом доказывали, что «строительство напрочь лишено смысла: загрузить новую дорогу адекватными потоками не удастся ни под каким видом».

Однако в последние годы на разных уровнях вновь вернулись к обсуждению перспектив сооружения «Сахалинского моста».

А 24 июля 2018 года РИА «Новости» сообщило, что Президент Владимир Путин поручил правительству проработать вопрос строительства моста между островом Сахалин и материковой частью страны.

«Знаю, что вопрос о строительстве моста между Сахалином и материком обсуждается десятилетиями. И, как пишут ваши депутаты в письме (региональный парламент направил Путину письмо о необходимости возвести мост — ред.), это давняя мечта тех, кто проживает на Сахалине, в том числе это было бы существенным фактором, закрепляющим население, людей, — можно приехать, уехать в любое время года, в любую погоду», — сказал Президент на встрече с губернатором Сахалинской области.

Добраться с материка на Сахалин можно на морской железнодорожной грузопассажирской паромной переправе Ванино — Холмск, работа которой зависит от погоды

ФЕСТИВАЛЬ

Самородные таланты

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

«Ярко! Незабываемо!», — только такие эпитеты приходили в голову корреспонденту «Сигнала», ставшему членом жюри «Фестиваля талантов» АО «РЖД–ЗДОРОВЬЕ», приуроченного к 5–летию профсоюзной организации компании.

Это был уже второй творческий фестиваль, проводимый профсоюзной организацией. На прошлогодний приехали 35 человек, но в конкурсной программе участвовали далеко не все, так как цели у людей были исключительно разведывательные.

«Получилось так, что многие из них были не особо лояльны к профсоюзу, — рассказывает председатель ППО АО «РЖД–ЗДОРОВЬЕ» Наталья Панькова. — Они считали: «Есть профсоюз, в нем надо состоять, потому что у нас такие правила». Но фестиваль проходил параллельно с обучением профактива — мы так делаем с целью оптимизации затрат. И всем приехавшим мы заодно рассказали о профсоюзе и о том, какие задачи решает. Провели тренинги по мотивации профсоюзного членства, в которых обычные члены профсоюза поменялись ролями с председателями и в игровой форме прониклись ежедневной работой профсоюзного лидера. Люди вернулись домой с горящими глазами и уже профсоюзными активистами. Они и впечатлений набрались, и отдохнули. Мы ведь для всех участников закупаем и медицинские процедуры, и экскурсии, в том числе и для председателей ППО. Считаю, что это правильно. В тех филиалах, чьи сотрудники уже участвовали в подобных профсоюзных проектах, профчленство стало устойчивее».

Ее слова подтверждает врач–ревматолог из «Волжских далей» Елена Пулатова. Она хотела уволиться из санатория, но ей предложили постоять за честь своей здравницы — доктор прекрасно поет, танцует и даже сочиняет песни. И она поехала. А после фестиваля сказала: «Никуда я не уйду! И на следующий год поеду». И приехала. И получила диплом в номинации «Самый высокий голос».

Проведя первый фестиваль, в компании поняли, что среди ее работников много талантливых людей. И решили, что фестиваль должен стать имиджевым профсоюзным проектом. Профорганизация все мероприятия проводит на объектах «РЖД–ЗДОРОВЬЕ», и умышленно — в четвертом квартале, помогая таким образом филиалам, у которых возникла проблема с выручкой. «Да, мы деньги из кармана перекладываем в карман, — говорит Наталья Панькова, — но ведь нам бы все равно пришлось платить кому–то, почему не себе?»

Стоит отметить, что все репетиции конкурсантов проходили на публике — отдыхающие каждый день с удовольствием ходили смотреть выступления самодеятельных артистов. Мастерство многих было столь высоко, что их хоть сегодня на профессиональную сцену выпускай. Среди таких — победитель первого фестиваля Николай Горшков (начальник культурно–досуговой службы санатория «Жемчужина Зауралья»), Константин Чернов (культорганизатор санатория «Буран»), Любовь Агалова (медсестра, «Долина Нарзанов» из Ессентуков).

В этом году особенно отличилась команда санатория «Радон» из Лисок, жемчужиной которой стал Виктор Костюченко. Выступил в роли и певца, и шоумена, и ведущего, и постановщика. Исполнил гимн Фестиваля собственного сочинения. Он не просто готовый артист, а исполнитель, ежедневно выходящий на сцену своего санатория, — дарит отдыхающим прекрасное настроение. Именно в Лиски уехал переходящий кубок АО «РЖД–ЗДОРОВЬЕ». Второе место завоевал Тимур Пудовкин (звукооператор, санаторий «Мыс Видный»), исполнивший на виолончели авторскую композицию в стиле рок. Третье — Любовь Стерлигова, медсестра из санатория «Сосновый бор», воплотившая мечту о сцене 30 лет спустя.

Все 42 участника были отмечены жюри, кто–то — за элегантность образа, кто–то — за сложность репертуара. Ирина Крутихина и Михаил Коротаев (санаторий «Аквамарин», Сочи) — получили диплом в номинации «Новый взгляд на классику». Они исполнили пронзительный номер о любви на тему гоголевского «Вия» под современную музыку. «Такие мероприятия нужны, здесь объединились люди всех профессий, врачи, медсестры, официанты, повара, горничные — все смогли показать свои таланты, — сказали они. — Мы завели массу новых знакомств и обязательно продолжим общение в дальнейшем. Нас всех объединил и подружил профсоюз».

> **Мы ведь для всех участников закупаем и медицинские процедуры, и экскурсии**

Профсоюзная организация наградила Ирину Горюнову (медсестра санатория «Буран»), получившую диплом «За волю к победе», специальным призом — поездкой с двумя детьми в южную здравницу. Не отметить задорный танец Ирины было невозможно, ведь после аварии врачи вынесли ей приговор: «Ходить не будете». А она… танцует. Поднялась благодаря своим детям, танцевавшим талантливо и изящно вместе с мамой. У другой конкурсантки погибла семья, но она нашла в себе силы жить дальше — благодаря творчеству.

«У нашего фестиваля целей несколько. Мы объединяем людей, подталкиваем их к развитию — они будут весь год готовиться, искать репертуар, репетировать, подтянут других людей. Здесь они раскрываются, а когда приезжают домой, дают концерты в своих санаториях, а филиалы экономят на этой статье расходов. Нет нужды нанимать внешних артистов, ведь у нас хватает своих самородков».

Наталья Панькова планирует участие победителей фестиваля в международном конкурсе. Так что проект будет

ФОТО АЛЕКСЕЯ ДАВЫДЕНКО

СПОРТ

Шары катали с удовольствием

ФОТО АВТОРА

ВИТАЛИЙ РЯБОВ,
внешт. корр. «Сигнала»

Профсоюзный комитет Самарского метрополитена провел среди членов профсоюза соревнования по боулингу.

Шары катали два дня в развлекательном комплексе «Пент Хаус». В личном и командном соревнованиях участвовали слесари, электромеханики, машинисты электропоездов, мастера, инженеры, начальники станций и представители других служб, а также руководящего состава.

В борьбе, где каждый шар был на вес золота, в личном первенстве у женщин победила уборщик производственных помещений Наталья Осокина, второе место — у оператора разменных аппаратов службы движения Евгении Павловой, третье — у дежурной по станции Гагаринская Кристины Старковой. В личном первенстве среди мужчин лучше всех (в порядке очереди) были электромеханик Дмитрий Бусов, начальник участка службы пути и тоннельных сооружений Валерий Шевченко и главный инженер службы движения Владимир Кащеев.

ТРАДИЦИЯ

Шагнули «в ZaVтра»

ОЛЬГА КУДРЯШОВА,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Студенты Брянского филиала Петербургского государственного университета путей сообщения императора Александра I шагнули «в ZaVтра».

С легкой руки Дорпрофжел на Московской дороге, стало хорошей традицией ежегодно в учебных заведениях, проводить со студентами открытые площадки «Шаг в ZaVтра».

Организаторы этого мероприятия всегда отдают предпочтение в выборе формата самим студентам. Как рассказала Анастасия Аверкина, председатель ППО БФ ПГУПС, и этот раз не стал исключением — ребята предложили провести КВН между сборными командами факультетов. Кстати, в этом году «Шаг в ZaVтра» совпал со Всемирным днем студента. Поэтому лучшие учащиеся получили грамоты за отличную учебу. А после рассказа представителей Брянского регионального подразделения Дорпрофжел Александра Филина и Елены Сарычевой о преимуществах профсоюзного членства первокурсникам, впервые избранными профгруппоргами, вручили профсоюзные билеты.

Подарком для всех стал КВН. Ребята шутили настолько ярко, не оставив без внимания ни железную дорогу, где им предстоит работать в будущем, ни молодежные течения, ни профсоюз. Даже пенсионную реформу упомнили.

Победителями в игре стала команда «Супер Гуд» факультета «Техническая эксплуатация железных дорог».

Сигнал
Газета «Сигнал» зарегистрирована Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационное свидетельство №012726. Учредитель: Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

Главный редактор: Н. ПАШКАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: В. БРОК
Ведущий дизайнер: С. ПЛАКСИНА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24.

Телефон: 8(499)262-17-66.
Факс: 8(499)262-08-13.
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru brokvv@rpzt.ru;
Интранет: http://10.248.11.133 volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.

ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «ПК «Экстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-5», а/м «Балтия», 23 км.

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 125883 экз.
Номер подписан: 04.12.2018 г. Заказ №