Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 22 (962)
27 ИЮНЯ — 3 ИЮЛЯ
2019 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

СО ЗНАКОМ КАЧЕСТВА СТР. 2

ВОПРОСЫ РЕШАЮТ НА МЕСТАХ СТР. 3

ЗДОРОВЬЕ ТРЕБУЕТ ПРОВЕРКИ СТР. 5

ОТВЕТСТВЕННА ЗА ЛЮДЕЙ СТР. 6

РЕШЕНИЕ

На медосмотр доставят

ФОТО АВТОРА

Диагностические кабинеты поликлиники теперь работают с семи часов утра

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

На Куйбышевской магистрали с подачи профсоюза благополучно разрешилась проблема прохождения обязательных медицинских осмотров и обследований работниками ряда железнодорожных узлов и станций, расположенных в Татарстане.

Несколько лет назад прекратила существование Круглопольская железнодорожная врачебная амбулатория, открытая в 1960 году, в разгар становления индустриальных центров Набережные Челны, Нижнекамск, Альметьевск. Более полувека местные железнодорожники проходили здесь медосмотры и обследования — предварительные (во время трудоустройства) и обязательные периодические.

После ликвидации амбулатории работников круглопольских железнодорожных предприятий и окрестных станций прикрепили к узловой поликлинике на станции Бугульма. При этом сами работники должны были озаботиться тем, как добраться до медицинского учреждения в назначенный день и вернуться обратно. Между тем расстояние складывается не близкое. Например, от Набережных Челнов до Бугульмы выходит более 180 км по автотрассе и почти 200 по рельсам.

Расходы на проезд зачастую тоже приходилось нести работникам. Когда накипело, люди обратились за поддержкой в профкомы. К устранению логистического казуса подключились правовые инспекторы и Дорпрофжел на КбшЖД. После нескольких встреч с хозяйственными руководителями разных производственных структур нашлось приемлемое решение.

«Организована централизованная доставка на медицинские осмотры. Автобус предоставляет ООО «РесурсТранс». Каждый четверг он отъезжает из Круглого Поля или Набережных Челнов и в пути подбирает пассажиров в Заинске, Альметьевске, Лениногорске и в других населенных пунктах», — поясняет председатель профсоюзной организации Нижнекамского центра организации работы железнодорожных станций Наталья Исаенко.

Маршрут прокладывается исходя из потребностей. Транспортные услуги на долевых условиях оплачивают железнодорожные предприятия.

«Очень довольна. Теперь от дома до амбулатории и обратно добираемся без пересадок. В поликлинике приветливо встретила медсестра, провела всех по врачам без очереди. В Круглое Поле вернулись уже к 14 часам», — делится сигналист станции Биклянь Наталья Западнова.

«Стало, конечно же, намного лучше. Вот бы еще из Нижнекамска забирали. Здесь много работников проживает. До Набережных Челнов, откуда отправляется автобус, к 5 утра можно попасть только на такси или на личном транспорте», — добавляет приемосдатчик груза и багажа Любовь Четвергова.

Чтобы не допустить недозагрузки или перегрузки автобусов, налажено заблаговременное формирование групп. Уже в понедельник кадровики предприятий передают в поликлинику списки работников, которых направят на этой неделе на медосмотр. Это позволяет заранее подготовить направления к врачам–специалистам, что само по себе ускоряет медосмотр.

Поликлиника тоже постаралась оптимизировать процесс. Диагностические кабинеты теперь работают с семи часов. «Для иногородних железнодорожников в регистратуре выделено отдельное окно, а на руки им выдают так называемые красные талоны, предоставляющие право проходить осмотр вне очереди. Если необходимы дополнительные обследования, то иногородние могут рассчитывать на ночлег в нашем дневном стационаре», — рассказал начальник врачебно–экспертной комиссии медицинского учреждения Сергей Карпеев.

В каждой группе назначается ответственное лицо. Этот работник должен сообщать кадровикам предприятия о явке участников поездки, прибытии группы в поликлинику, убытии из Бугульмы. По возвращении группы автобус встречает представитель предприятия, который делает в путевом листе водителя отметки о выполнении заказа.

ИНСПЕКЦИЯ

Кассиры без удобств

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Летом нагрузка на пассажирские перевозки, в том числе пригородные, увеличивается в несколько раз. Прибавляется работы и у кассиров пригородных касс. Представитель технической инспекции РОСПРОФЖЕЛ и корреспондент «Сигнала» проверили условия труда на Мытищинском участке Центральной пригородной пассажирской компании.

Здание пригородных билетных касс на станции Москва-3 просторным не назовешь. В нем две комнаты, узенький коридорчик и туалет. В одной комнате работает кассир, во второй, которую здесь называют комнатой приема пищи, кроме холодильника, обеденного стола и микроволновки, установлены еще и серверы. Отдельного помещения для серверной нет, хотя это и требует инструкция.

Но когда с платформы, где плавится асфальт, заходишь в прохладное помещение, кажется, что попадаешь в рай. На вопрос об условиях труда кассиры в один голос отвечают: «Очень, очень хорошо. У нас все есть, воду постоянно подвозят, кулеры стоят: хочешь — холодненькой водички, хочешь — теплой, пей на здоровье. Без воды, сами понимаете, никак. Главное — у нас кондиционеры работают!».

Действительно, в жару бесперебойная работа кондиционеров максимально приближает условия труда к идеальным. Правда, на станции Маленковская кассир Ирина Андреева простуженным голосом сказала: «Кондиционер у нас установлен так, что дует мне в спину, отчего я постоянно болею». Даже стоя рядом с Ириной, чувствуешь сильный направленный поток холодного воздуха. В билетных кассах станций Москва-3, Яуза и Северянин такого нет. Там все

Окончание на 3 стр.

СОВЕТ

Со знаком качества

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

«Сергей Дорохов» — такая надпись красуется на борту новенького фронтального погрузчика, поступившего в производственный участок Саянтуй Восточно-Сибирской дирекции по управлению терминально-складским комплексом. А управляет им... Сергей Дорохов. Такой весомый ценный приз он получил за безоговорочную победу в первом профессиональном конкурсе «Механизатор комплексной бригады на погрузочно-разгрузочных работах», прошедший в минувшем сентябре в Сочи.

Приз Сергею, конечно, пришлось подождать аж до марта, но ведь это мелочи. Дело-то для дирекции новое — никогда раньше погрузчики в качестве приза не выдавались, тем более именные. А это уже — как знак качества, налагающий на механизатора дополнительную ответственность. Главное, что это чудо техники производства корейской фирмы Shantui все же пришло к своему герою, ставшему лучшим среди 32 профессионалов со всей сети.

«Я теперь называю Сергея Дорохова не иначе как «человек-пароход», — улыбается рассказавшая об этом случае на заседании Совета председателей ППО Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом (ЦМ) заместитель начальника службы управления персоналом Татьяна Халеева. — Согласно положениям о конкурсах профессионального мастерства тройка победителей получает надбавку к заработной плате весь следующий год, начиная с января. Помимо этого — также почет и уважение. Это замечательный стимул, работающий и на удержание, и на закрепление работников».

О том, что Центральная дирекция использует такие конкурсы для повышения престижа профессий и закрепления персонала, «Сигнал» писал год назад. В минувшем году прошел первый конкурс на лучшего специалиста по охране труда, в результате которого в ЦМ пришли к выводу, что хороших специалистов в дирекции не хватает. Но был и приятный бонус — человек собирался увольняться, но выиграв конкурс, остался работать в дирекции. Положение, как говорится, обязывает. Этим летом пройдут два конкурса — в июле в Саратове встретятся машинисты козлового крана, а в августе в Воронеже — механизаторы комплексных бригад.

«Машинисты козлового крана будут участвовать в конкурсе уже в третий раз, а механизаторы — второй, — говорит Татьяна Халеева. — Пообщавшись с механизаторами, я сделала вывод, что для них это не только профессиональный конкурс, но и реально мотивационная поездка. Люди рады посмотреть работу другой дирекции, своих коллег. В прошлом году мы собрались в Северо-Кавказской дирекции, в Сочи и выяснилось, что некоторые участники впервые выехали на море. Мы постоянно держим связь и знаем, что они в этом году снова желают участвовать, готовятся и хотят победить. Но для этого сначала нужно в своем регионе выиграть соревнование на лучшего механизатора».

ФОТО ИЗ АРХИВА

Конкурсы и поездки мотивируют на дальнейшую эффективную работу. Происходит вовлеченность в конкурсный процесс и других работников, ведь люди болеют за своих кандидатов, а потом слушают их рассказы о поездке.

«В дирекции большое внимание уделяется вопросам и материальной, и нематериальной мотивации, мы их рассматриваем комплексно, считаем, что ни одна мотивация в отдельности не живет долго, — говорит Татьяна Халеева. — Если работнику увеличить заработную плату и в качестве постоянной составляющей увеличивать долю премии, через месяц-два-три-четыре он воспринимает это как должное и ему этого снова не хватает. Такова психология человека. Здесь как раз дает свои плоды нематериальная мотивация, в том числе участие в профессиональных конкурсах, соревнованиях».

Для ЦМ сейчас очень важно удержать работников. С одной стороны, сегодня реальной проблемой дирекции является вопрос пересодержания численности персонала к объему работ. С другой... «Дальше мы столкнемся и с такой проблемой, как результат демографической ямы 90-х годов. Мы будем испытывать жесточайший дефицит квалифицированных специалистов на рынке труда. А потому система мотивации и удержания будет приоритетной в нашей с вами работе, — сказала, обращаясь к председателям ППО Татьяна Халеева. — Почему говорю «нашей с вами»? Потому что это не только работа ичар-блока, это наша совместная работа — и всего управленческого аппарата, и профсоюза».

В ЦМ хотят проводить сбалансированную кадровую политику и пришли к выводу, что количество молодежи и наставников, то есть людей старше 50 лет, должно быть примерно одинаковым, даже может быть чуть больше ветеранов. «Сейчас происходит смена поколений, приходит много молодежи. Если резко увеличить долю молодежи и сократить долю старшего поколения, нарушится баланс — не будет наставников. Вывод старших должен быть плавным, постепенным, они должны успеть передать свои опыт и знания молодому поколению», — отметила Халеева.

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

Бригады ждут компенсацию

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

Работникам эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново возвращено почти 350 тыс. руб. за посещение технических занятий и более 40 тыс. руб. — компенсации за каждый день задержки выплат. А допустивших нарушение привлекли к дисциплинарной ответственности.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Бригадам положена компенсация за каждый день задержки положенных выплат

В газете «Сигнал» №18 вышла публикация «Поправил работодателя». В ней говорилось о том, что специалистами Владивостокского филиала Дорпрофжел ДВЖД — правовым инспектором труда Инной Семиной и специалистом по социально-экономической защите Вадимом Марченко — выявлены нарушения при изучении приказов на оплату локомотивным бригадам времени посещения технических занятий в прошлом году и январе-феврале 2019 года.

Время посещения технических занятий оплачивалось только работникам с трудовым стажем до одного года, были выявлены несовпадения между приказами на оплату часов технической учебы и списками посещаемости.

В общей сложности зафиксировано 2656 случаев неоплаты техучебы. В начале марта по итогам проверки в депо направлено представление об устранении нарушений законодательства.

Сегодня локомотивным бригадам наконец-то выплатили задолженность за посещение технических занятий. Но это еще не все. Уже скоро они получат компенсацию за каждый день задержки положенных выплат.

Кроме того, по решению руководства депо к дисциплинарной ответственности привлечены руководители и специалисты предприятия, допустившие нарушения, а также наведен порядок в оформлении документации и обеспечена своевременная оплата работникам времени техучебы.

СИТУАЦИЯ

До архива руки не дошли

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

Административное здание Варгашинской дистанции пути радует глаз работников не только снаружи, но и внутри.

Обновленные трубы водоснабжения, косметический ремонт стен в кабинетах, новенький линолеум на полу, свежеокрашенные оконные рамы и двери. Чтобы привести в порядок внутренние помещения, пришлось вмешаться профсоюзу.

Само здание не старое, 2002 года постройки. Из-за выполненных в виде иллюминаторов окон оно выглядит, как корабль, дрейфующий вдоль железнодорожных путей. Живописность ему добавляют высаженные вокруг ели, дубы и кусты рябинника. Но морской мираж заканчивался сразу же за порогом здания.

Так, пришедшего на проверку технического инспектора труда Курганского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД Галину Налимову в коридоре на полу встретила отслоившаяся керамическая плитка, в кабинетах — рваный линолеум, изношенный до цементной стяжки, в туалетах смывные бачки в нерабочем состоянии, а в помещении архива сгнивший пол, трещины на потолке и расцветший на стенах плесневый грибок.

«Несоблюдение санитарно-бытовых условий было налицо. Балансодержатель здания — Курганская дистанция гражданских сооружений — оперативно отреагировала на представление, — рассказывает инспектор. — Бригада НГЧ за три месяца навела порядок в помещениях. Но вот до ремонта в архиве дело так и не дошло, поэтому будем держать этот вопрос на контроле».

ПРЕЗИДИУМ

Вопросы решают на местах

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрЖД
КРАСНОЯРСК

Пять дней — с 17 по 21 июня — на Красноярской магистрали работали члены президиума РОСПРОФЖЕЛ.

«Наша цель — посмотреть, как решаются социальные вопросы на дороге, как обстоят дела на рабочих местах, послушать вопросы и предложения членов профсоюза, профсоюзного актива», — отметил председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров.

На встрече с профактивом Красноярского узла было поднято немало вопросов. В частности, подготовка нового коллективного договора и отраслевого соглашения, изменение системы премирования работников сервисных локомотивных депо ООО «ЛокоТех-Сервис», качество уборки производственных помещений аутсорсинговыми компаниями, оптимизация численности работников в путевом хозяйстве, обеспечение Дирекции по ремонту пути вагонами для проживания во время летних путевых работ, а путейцев — средствами малой механизации.

В деловой атмосфере прошла встреча с руководством Красноярской магистрали. «Все обязательства, принятые в коллективном договоре, в 2018 году на Красноярской дороге выполнены в полном объеме», — подчеркнул начальник дороги Вадим Владимиров. На предоставление льгот и обеспечение социальных гарантий работников магистрали направили 3,6 млрд руб. При росте производительности труда на 9,6% реальная зарплата выросла на 6,7%. На дороге работают механизмы материального стимулирования культуры безопасности и вовлечения сотрудников в этот процесс. Так, в 2018 году работникам ведущих должностей и профессий за обеспечение безопасности движения было выплачено вознаграждение в размере 107 млн руб. Премиями были отмечены 4,9 тыс. работников.

В свою очередь Николай Никифоров отметил отличную подготовку пассажирской инфраструктуры, которую за рекордные сроки железнодорожники провели перед Всемирной зимней Универсиадой.

«Профсоюз и руководство Красноярской магистрали — настоящие социальные партнеры. Сегодня наша главная задача — подготовка нового коллективного договора с сохранением всех льгот и гарантий, которые существуют сейчас», — подчеркнул председатель Дорпрофжел на КрЖД Сергей Штронда.

ФОТО АВТОРА

Участники выездного президиума обсудили вопрос организационной структуры организаций профсоюза в связи с полигонными технологиями ОАО «РЖД», посетили локомотивно-вагонное депо, колесно-роликовый цех, учебный класс и социальные объекты — медпункт, магазин и столовую акционерного общества «В-Сибпромтранс». Производственная база предприятия и условия, в которых трудятся работники АО «В-Сибпромтранс», произвели хорошее впечатление.

Завершил выездное мероприятие визит в дом отдыха локомотивных бригад и эксплуатационное вагонное депо, расположенные на станции Красноярск-Восточный. Николай Никифоров отметил, что полигон для обучения осмотрщиков вагонов по функциональности является одним из лучших на сети.

В целом, по словам Николая Никифорова, решение социальных вопросов на дороге можно оценить положительно: «Есть отдельные вопросы, связанные с сокращением персонала, улучшением содержания рабочих мест, обновлением вагонов сопровождения и проживания для работников, которые занимаются ремонтом пути, но это все находится в стадии решения, и то, как эти проблемы решаются, нас удовлетворяет».

ИНСПЕКЦИЯ

Кассиры без удобств

Окончание. Начало на 1 стр.

кондиционеры установлены, как говорится, «по уму», чтобы поток воздуха шел к двери в коридор, а оттуда — уже с меньшей силой — в соседнюю комнату. На вопрос, сложно ли перевесить кондиционер, чтобы не дул работнику в спину, начальник Мытищинского участка Наталья Любавина ответила: «Нет, наверное…» и взяла жалобу на заметку, чтобы решить проблему.

Других замечаний, связанных с условиями труда именно в летнюю жару, у техинспекции не было.

ВСЕСЕЗОННАЯ ПРОБЛЕМА

Заглядываем в туалет в здании касс на станции Москва-3.

Чисто, опрятно. Включаем кран над рукомойником. Несильной струйкой течет вода: здесь не центральное водоснабжение, воду привозят и наливают в установленный над раковиной бак с краном. Воды всегда много, как технической, так и питьевой, так что с этим проблем нет.

«Можно воспользоваться остальными удобствами?» — спрашиваем Наталью Любавину. В ответ — легкое замешательство: воды в унитазе нет, поскольку к канализации он не подключен. «А как же?» — интересуемся мы. И получаем откровенный ответ: ходим в ведро и сливаем в унитаз.

«Если несильно выливать, то ничего страшного, — комментирует Любавина. — Потом девочки все вымывают, смывают». Такое положение и на станциях Яуза, Северянин. Повезло лишь кассирам с Маленковской, где в туалете есть вода — и в раковине, и в унитазе.

Здания билетных касс станций Москва-3, Яуза, Северянин город отключил от водоснабжения и канализации, поскольку Московская дирекция пассажирских обустройств, у которой ЦППК их арендует, прекратила финансирование. Наталья Любавина не раз писала об этом руководству, делала заявки. Но проблема не решается.

ФОТО АВТОРА

Кассир Людмила Глущенко: «Кондиционер меня очень выручает»

«Девочки приноровились уже, — говорит Любавина, — даже запаха никакого не чувствуется». И правда, запаха нет, все чисто. Но как-то обидно за работниц, которые пятнадцать минут технологического перерыва, положенного им на отдых каждые два часа должны, вместо того, чтобы отдохнуть и попить чаю, тратить на то, чтобы «сливать и промывать».

А в помещении билетных кассиров островной кассы станции Северянин вообще не предусмотрен стационарный туалет. Выручает небольшой биоагрегат. Он расположен рядом с тумбочкой, на которой установлен небольшой холодильник и которая, похоже, играет роль обеденного стола. Договор на его обслуживание заключен с компанией «Идалика». Но если из «Идалики» не приходят (с аутсорсером такое случается), кассиры моют биотуалет сами.

Впрочем, никто не жалуется: привыкли. Есть возможность в перерыв добежать до береговой кассы, где просторная туалетная комната с унитазом. Правда, к нему тоже не подключена канализация, как на остальных станциях.

Кстати, туалет «по техническим причинам» не работает даже в здании уличных касс Ярославского вокзала: объявление об этом висит на его двери не один год. «Девочки бегают на вокзал, — поясняет Наталья Любавина, — там для кассиров созданы прекрасные бытовые условия».

И правда, там есть и шкафчики, куда, переодевшись в форменную одежду, можно повесить личные вещи, комнаты отдыха и приема пищи, и душевые, и, конечно, туалеты. Но ведь, наверное, хочется иметь туалет рядом, чтобы не бежать через платформу в соседнее здание.

РАВНЕНИЕ НА МЦК

У билетных кассиров Московского Центрального кольца все это есть. И туалет, подключенный к водоснабжению, и канализации, где установлены не только раковины с унитазами, но и биде. Там и душевые, и оборудованные всем необходимым комнаты отдыха и приема пищи, а серверные, заметим, — отдельно.

«Если вдруг что-то сломается, — говорит старший кассир станции Ростокино МЦК Елена Сухинина, — надо только позвонить, и тут же придут чинить. У нас прекрасные хозяйственники».

СИТУАЦИЯ

Сохранить, нельзя «оптимизировать»

ФОТО АВТОРА

Александр Авраменко (справа) считает, что отказ от оптимизации — взвешенное решение

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,
Дорпрофжел на ЗСЖД
НОВОСИБИРСК

Первичная профсоюзная организация путевой машинной станции № 20 в Новосибирском регионе совместно с руководством предприятия и Западно–Сибирской дирекции по ремонту пути предотвратили сокращение 10 рабочих мест на участке передвижных рельсосварочных машин.

В середине марта в профсоюзный комитет путевой машинной станции № 20 поступило письмо из Центральной дирекции по ремонту пути с требованием оптимизации численности и сокращении штата на участке передвижных рельсосварочных машин на 20% .

На балансе предприятия находится пять таких машин, предназначенных для сварки рельсовых плетей в бесстыковой путь. Его прокладка обеспечивает скоростное движение поездов, комфортабельность проезда пассажиров, снижение расходов на содержание подвижного состава.

На рельсосварочных машинах ПМС–20 трудятся 56 работников: бригадиры, машинисты, их помощники, сварщики, шлифовщики и наладчики. На одну машину формируется бригада из 10 человек, работающая посменно в режиме закрытого перегона. И в случае оптимизации на пять действующих рельсосварочных машин оставалось лишь четыре бригады.

По итогам прошлого года коллектив участка на 100% выполнил плановые производственные показатели — сварено 2393 стыка.

А в этом году, несмотря на сокращение штата, план повысили до 2580 стыков.

Для предотвращения нарушений режима труда и отдыха работников председатель профсоюзной организации ПМС–20 Александр Авраменко при поддержке руководства предприятия и Западно–Сибирской дирекции по ремонту пути обратился к руководству Центральной дирекции по ремонту пути. В своем письме он отметил, что «при сокращении численности штата обеспечить стабильную работу рельсосварочных машин без нарушений норм режима и охраны труда невозможно».

Ведь в новом штатном расписании не учли потребность предприятия в подменной бригаде на время отпусков и больничных, техническую учебу, ежедневное техническое обслуживание и текущий ремонт машин. Кроме того, даже до сокращения на предприятии отсутствовали необходимые должности мастера передвижных рельсосварочных машин и машиниста–инструктора.

«Оптимизация, согласно коллективному договору ОАО «РЖД», может проводиться только в результате совершенствования технологических процессов, структуры управления, пересмотра норм трудовых затрат. В настоящий момент подобных причин для высвобождения работников участка на предприятии нет, — говорит Александр Авраменко. — Поэтому в своем обращении профком выразил четкую позицию, что при выдаче мотивированного мнения на высвобождение работников профсоюз не согласится с таким решением работодателя».

Центральная дирекция по ремонту пути на обращение председателя профкома отреагировала оперативно, подключив специалистов предприятия и Западно–Сибирской дирекции по ремонту пути, провела проверку.

«В итоге совместной работы, которая длилась около 1,5 месяца, было принято решение о введении в штат сокращенных должностей, — подчеркнул Александр Авраменко. — Благодарю руководство Центральной дирекции по ремонту пути за принятие взвешенного решения, социальный диалог. Уверен, в будущем это решение позволит избежать фактов нецелесообразной оптимизации на производстве, станет хорошим примером солидарности действий администрации и профсоюза».

> **В новом штатном расписании не учли потребность предприятия в подменной бригаде на время отпусков и больничных, техническую учебу, ежедневное техническое обслуживание и текущий ремонт машин**

УСЛОВИЯ ТРУДА

Дышащие, но не очень

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Вот уж где летом без воды «и не туды, и не сюды», так это в астраханском регионе. Однако именно без нее и жили работники Астраханской дистанции сигнализации, централизации и блокировки. Но недавно все изменилось — при активном содействии профсоюзной организации людей обеспечили горячей водой, душевыми, отремонтировали санузлы.

«Так сложилось, что станции, где располагаются наши работники, не газифицированы, своих котельных нет, — рассказывает председатель ППО Астраханской дистанции СЦБ Петр Бегунов. — Имеющиеся котельные подавали тепло, но не горячую воду, то есть заканчивался отопительный сезон, и все. Поэтому сполоснуться после работы можно было, только приехав домой. Теперь же в Астрахани, Аксарайской и на станции Кутум мы вместе с работодателем поставили нагревательные котлы по 100 литров, и в жару в обеденный перерыв можно принять освежающий душ или помыться после работы».

Летом на солнцепеке здесь бывает под 60 градусов, а 30 градусов и за жару особо не считается. Работники дистанции СЦБ находятся либо внутри релейных мастерских, либо «в поле» — по графику выходят на линию проверять электроприводы, стрелки, путевые коробки и прочую аппаратуру. В зависимости от протяженности горловины станции они уходят пешком от поста за 1-1,5 км. Если температура зашкаливает, выходят из помещения только в экстренном случае.

За климатические условия железнодорожникам доплачивают. Если жара превышает норму, от нее страдают не только люди, но и приборы. Во избежание отказов для них устанавливают дополнительное вентиляционное оборудование, чтобы их охлаждать и проветривать помещение. Чтобы аппаратура работала без перебоя, на всех релейных постах стоят сплит-системы.

Людям же, согласно требованиям охраны труда, выдают солнцезащитные кремы и летний вариант спецодежды и обуви. Раньше в жару приходилось носить кожаные ботинки, а то и сапоги, и люди очень страдали. Проходив в такой обуви весь день, прежде чем домой зайти, приходилось разуваться на улице. Теперь же можно помыться на работе. Но главное, что второй год работники дистанции получают дышащую спецодежду и спецобувь со вставками, чтобы ноги могли проветриваться.

«Но желательно, чтобы спецодежда и обувь были лучше и по качеству, и по проветриваемости, — говорит Петр Бегунов. — Наши костюмы сделаны из какой-то стеклоткани, которая в жару попросту обжигает тело. Представьте, если на улице 50 градусов, случился отказ какого-то прибора, и человек вышел днем на солнце… Чтобы не обжигало, ввели дополнительно хлопчатобумажную футболку. То есть работник может надеть вместо костюма эту футболку и летний сигнальный жилет с сеточкой, то есть «дышащий». А раньше жилет был такой, что и в баню ходить не надо, одно мучение».

По спецобуви тоже имеются вопросы. Сандалии в жару — самое то. Однако в них не выйдешь на путь — не положено по охране труда: щебень может попасть, и человек травмируется. «Возможно, для сандалий нужен более прочный материал, не травмоопасный и еще более дышащий», — считает председатель. Спецодежда и спецобувь, по его мнению, требуют доработки.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Здоровье требует проверки

«Сигнал» поинтересовался у членов профсоюза, легко ли пройти медкомиссию.

Владимир ПАРХОМУК, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Тында:

— Настоящим бедствием НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында ОАО «РЖД» наши работники считают очереди. Они появились после введения талонной системы обслуживания и наблюдаются повсюду: у регистратуры, на прием к специалисту, на исследования, которые нужно пройти с помощью холтера, на электроэнцефалографию или УЗИ сердца. Происходят задержки в прохождении медицинских комиссий.

Жители Тынды как-то умудряются найти выход из положения. А вот тем, кто приезжает из Дипкуна, Верхнезейска, Февральска, с других станций, приходится несладко. Записываться на предусмотренные регламентом процедуры необходимо заранее. А потом еще ждать, когда придет твой черед. Очень неудобно. Потеря времени на медкомиссию вредит производственному процессу.

Алексей ТЕЛЕПНЕВ, машинист эксплуатационного локомотивного депо Воронеж-Курский:

— Работаю в «одно лицо», поэтому в ноябре прошлого года в дополнение к обычным процедурам мое сердце проверили с суточным мониторингом ЭКГ, провели и гастроскопию. В позапрошлом году тоже был холтер, ультразвуковое исследование почек и проверка желудочно-кишечного тракта.

Если здоров, то медкомиссию проходишь раз в год, если медики в чем-то сомневаются — к ним можно вернуться и через полгода, и через три месяца. Но трудность не в периодичности комиссий, а в их продолжительности. На сложные исследования приходится записываться за месяц или два.

Да, на медкомиссию у врачей отведено время, к примеру, с 10 до 12 часов. Но очереди никто не отменял. Есть пациенты, которым тоже надо к доктору, и тот начинает принимать «через одного». Порой возникают задержки, а время приема по комиссии никто не продлевает. Так и ходил в прошлом ноябре по врачам в выходные и между поездками две с половиной недели.

Но надо отдать должное руководству — от депо до центрального аппарата. Теперь не так уж и важно, работает машинист с помощником или один — подход медиков стал единым. И дополнительные анализы проводят только по медицинским показаниям, а не по условиям работы. Коллеги, которые проходили медкомиссию в этом году, подтверждают, что все упростилось.

Александр ДЕГТЯРЕВ, председатель ППО Кувандыкской дистанции пути:

— Медкомиссию работники проходят в узловых больницах на станции Орск и Оренбург. Чтобы до них добраться, выписывают так называемую «консультационную» форму транспортного требования, а далее уже кому как удобно: на поезде или электричке. Конечно, добираться далековато, если нужно утром быть у врача, полночи придется не спать.

Еще одна проблема — записаться на прием по телефону. В больницах все номера городские, поэтому с железнодорожного не дозвониться. Вопрос особенно актуальный, когда требуется пройти дополнительное обследование в рамках установленных для медкомиссии сроков. Здесь каждый день дорог. Ведь иногда, чтобы попасть на прием к узкому специалисту, нужно записаться за одну-две недели.

У нас в Кувандыке есть железнодорожная поликлиника — филиал Орской больницы, прием ведет производственный терапевт. Конечно, работникам было бы удобно, чтобы для проведения медосмотра узкие специалисты из больницы с определенной периодичностью приезжали к нам. Сейчас такая практика существует, врачи приезжают, но для проведения консультаций и медосмотров сотрудников, чьи работодатели заключили договоры с НУЗами.

Юрий ФОМИЧЕВ, помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Пассажирский:

— Самый больной вопрос при прохождении медкомиссии — это очереди, особенно летом, когда к железнодорожникам присоединяются студенты вузов и техникума.

Так, например, на прием к некоторым специалистам мне пришлось ждать в очереди больше часа. Чтобы успеть принять как можно больше людей, врачи и медперсонал зачастую жертвуют обедом и другим личным временем. А вот пациенты не проявляют такого понимания и порой ведут себя вспыльчиво и невоспитанно.

Впрочем, очереди начинаются еще в регистратуре. Причина — большое количество бумаг, которые нужно оформить: медкнижка, заявление на согласие обработки персональных данных, направления. Медбратья и медсестры работают быстро и стараются ускорить процесс, но нередко подводит техника, не справляющаяся с большим объемом данных. Зависают или перестают работать сервера, краска в картриджах принтеров заканчивается быстрее, чем начинается обед, впрочем, как и бумага.

Александр ШЕВКУНОВ, машинист эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Сортировочный:

— Очереди, конечно, есть, но они терпимы. За два дня вполне реально пройти медкомиссию, если в списке нет «узких» процедур, например, холтер или велосипед в кардиологии. Запись на них за три недели — месяц. И если кадровики комиссию «выдадут» не за месяц, как положено, а недели за две, то можно и не уложиться по времени. А это чревато снятием с наряда, разбором у начальника и отсутствием компенсации.

Елена КУЗНЕЦОВА, председатель ППО Голутвинской дистанции СЦБ:

— В зависимости от места жительства работники проходят медосмотры в поликлиниках отделенческой больницы на станции Рыбное и дорожной клинической больницы имени Н.А.Семашко в Люблино. В 2012 году из-за множественных жалоб на продолжительное прохождение медкомиссии, неудобный график работы врачей профком первичной профсоюзной организации дистанции обращался в газету «Московский железнодорожник» с просьбой решить вопрос.

Сегодня проблем с медкомиссией не существует. Каждому при записи на осмотр выдается маршрутный лист с указанием приемных часов врачей-специалистов. Возникающие вопросы решаются в рабочем порядке.

Надо отдать должное медикам, которые организовали прохождение медосмотров в относительно сжатые сроки. Состояние здоровья у всех разное, и работникам, имеющим хронические заболевания, приходится несколько дольше проходить обследования.

Николай МОТОРЫГИН, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Выборг:

— С ноября прошлого года медкомиссию можно пройти в ЧУЗ «РЖД-Медицина» города Выборга в любой день, до этого врачи были доступны только два раза в неделю.

На обязательные медосмотры можно записаться и по телефону колцентра.

В конце прошлого года частично решилась проблема доставки в Выборг работников пунктов подмены Элисенваара и Кузнечное. Ведь по маршруту Санкт-Петербург — Выборг — Сортавала запустили «Ласточку».

Хочется пожелать медучреждению поскорее сделать косметический ремонт на первом этаже, расширить кабинеты психолога, дооснастить их психодиагностическим комплексом УПДК-МК и психокоррекционным оборудованием.

СИГНАЛ
№ 22 (962) 27 июня — 3 июля 2019 года

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Ответственна за людей

В первичную профсоюзную организацию внеклассной станции Уссурийск входят еще и 33 линейные станции. Участок немаленький, требующий максимальной отдачи, умения быстро принимать решения и грамотно распределять нагрузку. О том, чем сегодня живет ППО, рассказывает ее председатель Наталья МИНАЕВА.

— Какими достижениями в сфере условий труда может похвастать станция Уссурийск?

— В порядок привели рабочие места. Например, у нас всегда были комнаты с душем, шкафчиками для переодевания. Но приспособлены они были под нужды мужчин — составителей поездов, регулировщиков скоростей. А вот для женщин–сигналистов бытовые условия оставляли желать лучшего. Но благодаря бывшему начальнику станции Федору Еремееву (сегодня он возглавляет Владивостокский центр организации работы железнодорожных станций. — Ред.) этот вопрос решили. У девчонок появилось отдельное помещение, его отремонтировали. Сегодня они там сами наводят порядок.

— А как с другими работниками?

— Заменили мебель на рабочих местах, сделали ремонт. Например, в помещении, где находится дежурный по парку, раньше постоянно гуляли сквозняки — это была норма. Пришлось установить стенку, окошко, через которое теперь и происходит круглосуточное общение дежурных с локомотивными бригадами. В итоге стало тепло, а главное — безопасно.

Еще одно нововведение касается матричных принтеров, работающих целый день без остановки. Они создают постоянный шумовой фон, занимают много рабочего пространства. Мы спрятали их под стол с закрывающей крышкой и шумоизоляцией. Отремонтировали и помещение зала заседаний. Раньше у него был очень неприглядный вид. Приобрели новую мебель, установили телевизор, разместили новые стенды.

На посту электрической централизации тоже провели косметический ремонт. Удалось решить и острую проблему с туалетами в парках, о которой говорили работники буквально на каждом собрании. Во время реконструкции станции строители пошли нам навстречу, построив хорошие стационарные туалеты в четном и нечетном парках.

Вместе с руководством удалось решить проблему железнодорожного сообщения, связавшего Уссурийск с Хасанским районом. Автобус из Хасана в Краскино ходит всего один раз в неделю. Люди чувствовали себя оторванными от цивилизации. А как железнодорожникам было добираться в больницу, на технические занятия, решать какие–то свои бытовые проблемы? Наконец благодаря нашим обращениям к региональным властям дело сдвинулось с мертвой точки. На маршрут запустили пассажирский поезд. Он курсирует ежедневно, кроме вторника и четверга, а в эти дни на линию выходит рабочий поезд. Стало меньше негатива.

— Наталья Владимировна, вы возглавляете первичку уже 15 лет, как решились связать жизнь с профсоюзом? Не устали от людей, их проблем?

— Почти все мои родные — а нашей трудовой династии насчитывается почти 400 лет — работали на станции Уссурийск. Я же мечтала стать юристом. Но не сложилось. Кстати, мою мечту осуществил младший сын. Я же не поступила в институт: был большой конкурс, не добрала всего половину балла. Видимо, это была не моя судьба. А жила в Уссурийске в районе вокзала, поэтому и устроилась на станцию товарным кассиром. Это был 1975 год. Заочно окончила Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта. А через некоторое время стала начальником товарной конторы, потом заместителем начальника станции по грузовой и коммерческой работе. В ППО пришла в 2005 году.

Помню, как в первый день пришла на рабочее место председателя первички. Тишина. А я привыкла к постоянному движению: с раннего утра — клиенты, звонки, кругом суета. А тут — папки. Но пауза длилась недолго. Потом как закрутилось! Пришлось быстро вникать во все вопросы, учиться заново, нарабатывать массу самых разных компетенций. Но, оглядываясь назад, я ни разу не пожалела о том, что судьба сделала такой вираж. Ведь я отвечаю за людей. И делаю для них все возможное.

Беседовала
Екатерина Белова

ФОТО АВТОРА

МОЛОДЕЖЬ

На одной волне

НАТАЛЬЯ МИХАЛЕВА,
Дорпрофжел на ЮВЖД
ВОРОНЕЖ

Победитель конкурса «Молодой профсоюзный лидер Воронежской области» Игорь Никитин поменял машину на работу с людьми. И не сколько не жалеет.

«У меня в семье нет железнодорожников, пример брать было не с кого. Но бабушка посоветовала после 9 класса пойти на железную дорогу, а для этого — поехать учиться в Лиски. Я тогда считал, да и до сих пор так думаю, что учиться после школы нужно в другом городе, это ведь еще и самостоятельность с ответственностью развивает», — говорит Игорь.

Четыре года в техникуме — и вот долгожданная работа помощником машиниста в эксплуатационном локомотивном депо Лиски-Узловая. Чуть позже наступило время учебы в Воронеже на машиниста. А в моторвагонном депо Отрожка он не только стал водить электропоезда, а влился в общественную жизнь предприятия. Не раз побеждал в конкурсах на знания ПТЭ, стал общественным инспектором по безопасности движения.

«Мне нравится работать с людьми. Поэтому, когда предложили стать ведущим инженером по подготовке кадров в депо, согласился. Водить поезда тоже очень хотелось, но тут я почувствовал что-то сродни призванию», — рассказывает Игорь.

Сегодня он работает специалистом по управлению персоналом Центра оценки, мониторинга персонала и молодежной политики Юго-Восточной железной дороги. Делится своим опытом с молодежью. Но и сам не перестает учиться и развиваться. Например, он не только участвует в Школе молодого профсоюзного лидера, занимая призовые места, но и организовывает для других мероприятия. Так, например, для участников ШМПЛ Игорь провел «Школу волонтеров», рассказал, как важно не оставаться в стороне от людей, которым важна поддержка.

«Побывав в прошлом году на Фестивале молодежи РОСПРОФЖЕЛ в Сочи, я совершенно иначе увидел профсоюзную работу. Это ведь образ жизни! Нельзя вернуться домой и перестать быть лидером профсоюза, а стать обычным человеком. Работа профсоюзных активистов не остается в кабинете, она живет внутри человека. И это огромный труд», — делится впечатлениями Игорь. Теперь, выезжая по работе на профориентационные встречи с молодежью, Игорь не упускает шанса рассказать, как круто быть молодым профсоюзным лидером. Как важно вливаться в компанию людей, которые думают и живут на одной волне.

А не так давно Игорь занял второе место среди участников форума «Молодежь за профсоюз!». И он уверен, что это не последняя победа.

ПОМОЩЬ

Не остались в стороне

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

В трудной жизненной ситуации может оказаться каждый. Главное, чтобы рядом были люди, готовые подставить свое плечо товарищу. В этом убедилась семья Щербаковых, на чью просьбу о помощи откликнулись железнодорожники Златоустовского региона ЮУЖД.

Светлана и Сергей Щербаковы трудятся на станции Бердяуш Южно-Уральской дирекции управления движением. Вместе они воспитывают семилетнюю дочь Александру и с самого ее рождения сражаются со страшным недугом — ДЦП. Ребенку постоянно требуется медицинское обследование, лечение и реабилитация. Средств на все катастрофически не хватает. С просьбой о помощи Щербаковы обратились в профком линейных станций Златоустовского региона.

«Конечно, мы не могли пройти мимо проблемы, с которой столкнулись наши работники. Разместили информацию на всех профсоюзных стендах, записали видеообращение и выложили в социальных сетях, в группах «ВКонтакте», «Viber», «WhatsApp». На призыв о помощи коллеги отреагировали моментально. Средства стали поступать на расчетный счет семьи Щербаковых», — рассказала председатель ППО линейных станций Златоустовского региона Марина Золотухина.

За короткое время удалось собрать для семьи более 120 тыс. руб. Этих средств хватило на комплекс медицинских услуг, реабилитацию, консультации специалистов, курсы массажей и занятия по плаванию в пансионате Сочи.

«Спасибо всем, кто откликнулся и помог, за проявленную заботу и внимание к нашей проблеме. Так приятно осознавать, что рядом столько неравнодушных людей», — поблагодарила Светлана Щербакова.

ОПРОС

Против большинство

СВЕТЛАНА ИВАНОВА,
внеш. корр. «Сигнала»

Почти половина россиян не поддерживает переход к четырехдневной рабочей неделе. Таковы итоги опроса, который провел ВЦИОМ

Напомним, на Международной конференции труда в Женеве 11 июня премьер-министр России Дмитрий Медведев заявил, что не исключает перехода в будущем на четырехдневную рабочую неделю. Он уточнил, что речь идет о гибких графиках, дистанционных форматах и вызове сотрудников по мере необходимости.

«Идея четырехдневной рабочей недели скорее не поддерживается россиянами (48%) в качестве альтернативы классической пятидневке», — говорится в материалах ВЦИОМ.

Положительно возможные перемены принимают около 29% респондентов, еще 17% относятся к инициативе равнодушно, а 6% не определились с ответом.

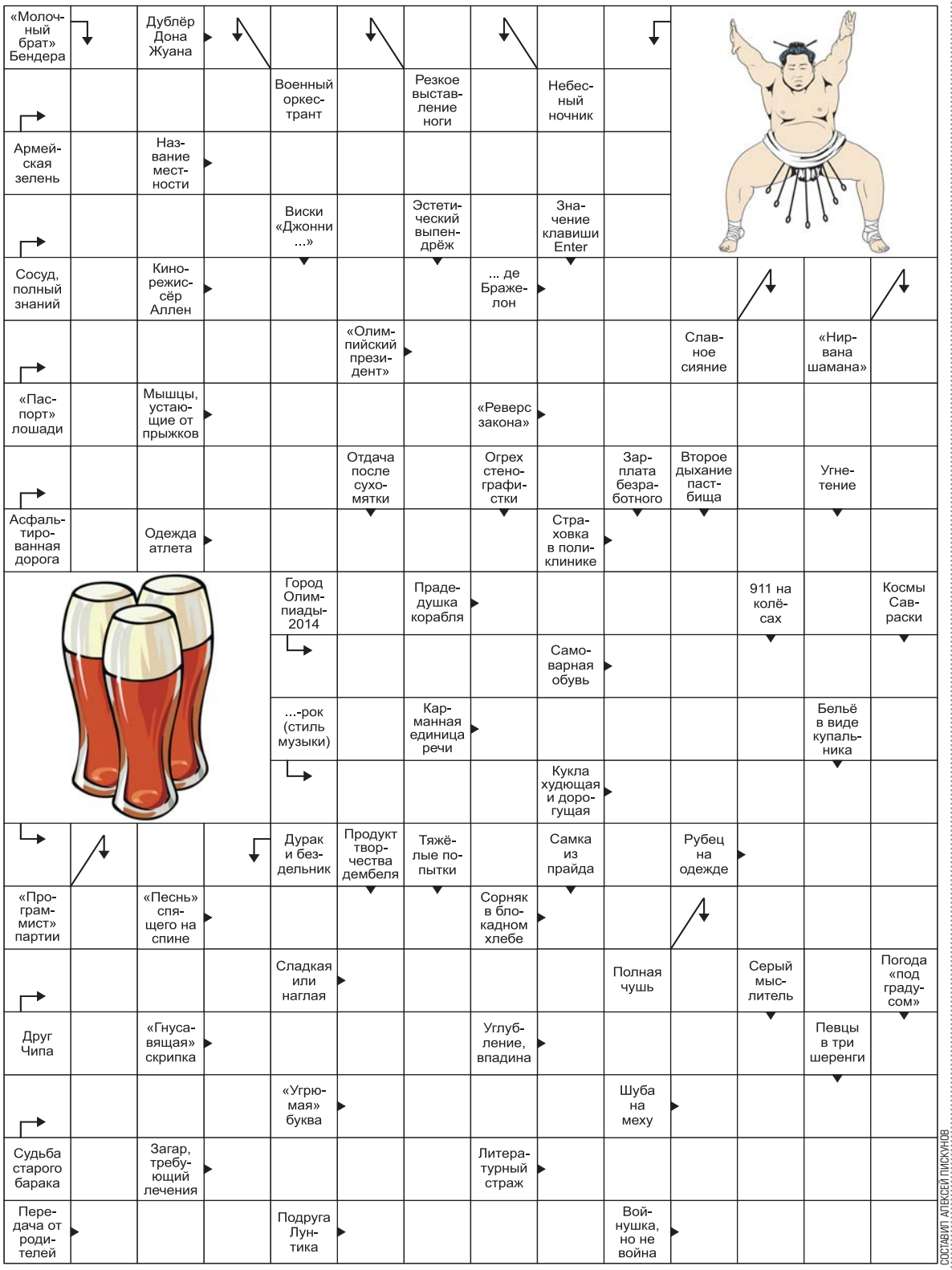
Большинство тех, кто поддержал четырехдневную неделю, — это люди в возрасте от 25 до 34 лет, проживающие в городах-миллионниках.

Против же высказались жители небольших городов до одного млн жителей и преимущественно в возрасте после 60 лет.

К положительным последствиям сокращения рабочей недели 22% россиян отнесли улучшение здоровья, 17% — возможность больше времени проводить с семьей и 11% — заниматься личной жизнью.

Среди отрицательных последствий респонденты отметили снижение заработной платы (43%), процветание вредных привычек (14%) и падение производительности труда (7%).

При этом на прямой вопрос о том, приведет ли сокращение трудовой недели к понижению зарплат, 82% россиян ответили, что «скорее согласны» с данным утверждением.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 21

По горизонтали: Ступа. Удаль. Кукла. Шланг. Авиапочта. Зураб. Берн. Гонор. Карат. Округ. Бита. Омут. Юноша. Анчар. Смак. Туш. Ром. Дата. Тирада. Тын. Изба. Цаца. Рис. Айкидо. Воск. Фактура. Фан. Строитель. Баку. Лоб. Глагол. Квазимодо. Кама.

По вертикали: Удила. Клуни. Трущоба. Палитра. Автобус. Гак. Тушканчик. Рагу. Чернота. Антраша. Богородица. Ритм. Каюк. Шут. Ара. Мазай. Тариф. Носок. Довесок. Цесарка. Идальго. Табак. Акула. Фили. Атом. Небо. Ага. Ком.

ВЕТЕРАНЫ

Увлеченные люди

ФОТО АВТОРА

Ольга Иванова всегда готова рассказать об увлеченных коллегах и показать фотографии с выступлений хора

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Лекарство от старости научные умы планеты до сих пор не изобрели. Тогда как пенсионеры совета ветеранов узла Каменск-Уральский давно вывели формулу вечной молодости — они создали хор и поют, радуя своим искусством окружающих.

У ветеранского хора узла Каменск-Уральский давняя история. Его участники — 15 женщин и 5 мужчин — бывшие железнодорожники, не имеющие музыкального образования, но с большим желанием реализовывать себя и нести людям радость.

Два раза в неделю они приходят в Совет ветеранов на репетицию, где не только поют, но и чаевничают, поддерживают друг друга теплыми словами.

> **Пришлось нашим хористкам предъявлять пенсионные удостоверения**

«В 2008 году собрались единомышленницы, которые решили систематизировать увлечение, — вспоминает заместитель председателя совета ветеранов эксплуатационного вагонного депо Каменск-Уральский Ольга Иванова. — Задумавшись над названием, вместе с Любовью Георгиевной Корняковой решили, что это будет «Каменские зори». Так и называемся. Состав хора почти не меняется, уходят лишь единицы, в основном по состоянию здоровья».

«Мне уже 85 лет, так я уже не пою, а выступаю как зритель, хожу на все концерты хора. А пела я долго», — признается Валентина Никитична Мартьянова, которая часто приходит на репетиции, чтобы повидаться с подругами. Председатель совета ветеранов Каменск-Уральского узла Валентин Осадчук подмечает, что участницы хора бодры и свежи. «А все потому, что увлеченные люди не стареют, — уверен он. — Однажды на конкурсе председатель жюри даже пытался уличить меня в подлоге, заподозрив, что в коллектив я набрал женщин непенсионного возраста. Пришлось нашим хористкам предъявлять пенсионные удостоверения».

Творчество ветеранов востребовано. «В год выступаем на концертах по пять-шесть раз. На дорожных мероприятиях и в Екатеринбурге. Репертуар подбирает руководитель хора, баянист Алексей Селиванов. Поем и русские народные песни, и тематические, например, посвященные Дню Победы», — рассказывает Ольга Иванова.

Сейчас в репертуаре 25 песен. «Все это было бы невозможно без поддержки профсоюза и дорожного совета ветеранов. Без их участия где-то словом, где-то делом, а где-то финансово, нам было бы очень сложно»», — уточнила она.

ПРАЗДНИК

Зеленый Оскар для эколога

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,
Допрофжел на ЗСЖД
НОВОСИБИРСК

Всемирный день охраны окружающей среды на Западно-Сибирской магистрали отметили вручением «Зеленого Оскара», семинаром, пешей экскурсией, уборкой территории детского лагеря.

ФОТО АВТОРА

Одно из заданий конкурса — создание экологического наряда

Центральной площадкой праздника стал санаторий-профилакторий «Восток», где для специалистов–экологов дирекций и работников Центра охраны окружающей среды при участии профсоюза были организованы спортивно–экологические соревнования.

Участников поощрили уникальной регалией — «Зеленым Оскаром». В тот день «оскароносными» стали не только опытные работники в сфере экологической безопасности и пропаганды бережного отношения к природе, но и молодые специалисты.

Соревнования для участников состояли из творческих и спортивных заданий: создание экологических нарядов из газет и скотча, экологических открыток, участие во всевозможных спортивных состязаниях и эстафетах. Знатоки городошного спорта умело разбивали битами деревянные фигуры, наиболее меткие участники соревновались на турнире по игре в дартс, забивали буллиты, а также принимали участие в шуточной эстафете с использованием мягкого инвентаря.

Лучшими участниками из всех команд, набравшими наибольшее количество баллов, стали заместитель начальника Центра охраны окружающей среды Ольга Шлапакова, начальник вагона-лаборатории Евгений Бухтияров, техник производственной экологической лаборатории Наталья Синцова. Призерам вручили билеты на творческое представление в Новосибирский дворец культуры железнодорожников, а победителям в общекомандном зачете — подарочные сертификаты в санаторий–профилакторий «Восток».

В Омском и Кузбасском регионах Всемирный день охраны окружающей среды работники встретили обучающим экологическим семинаром и познавательной викториной. Железнодорожники Новосибирского региона посвятили празднику уборку территории детского оздоровительного лагеря «Лазурный». На Алтае желающие смогли стать участниками пешей экскурсии в «Горную аптеку», где познакомились с богатством и разнотравьем природы края.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Ирина ТРУБНИКОВА,
начальник Центра охраны окружающей среды:

— В этом году на полигоне Западно-Сибирской магистрали при участии Дорпрофжел реализовано множество экологических проектов. Благодаря помощи железнодорожников на утилизацию вывезено более 750 тонн мусора, убрано свыше 46 га территории, высажено более 126 тыс. деревьев.

КОНКУРС

Не ходите, дети, по путям гулять

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

На вокзале Екатеринбурга открылась экспозиция детских рисунков, посвященная правилам поведения на железной дороге.

«Мы ежегодно проводим мероприятия, связанные с развитием детского творчества и пропагандой безопасного поведения на железнодорожных объектах», — рассказывает специалист Екатеринбургского филиала Дорпрофжел на СвЖД Татьяна Ваганова. В этот раз это был смотр-конкурс рисунков воспитанников детских садов железнодорожного узла Каменск-Уральский.

Юные художники нарисовали то, что они знают о работе своих родителей-железнодорожников, какой они видят железную дорогу, какие риски таит в себе стальная магистраль.

Карандашом, фломастером, красками дети старались донести до зрителей красоту и романтику поездки на поезде и опасность ненадлежащего поведения на объектах железной дороги. Так, шестилетняя Лиза Андреева в своем рисунке предостерегает от прогулок на железнодорожных путях, а семилетний Алексей Шуклин цветными карандашами сообщает, что надо быть внимательным при приближающемся поезде. Его сверстница Олеся Чемезова предупреждает, что стоять у края платформы опасно.

Рисунков оказалось так много, что из них решили составить экспозицию и разместить на самом крупном вокзале дороги — в Екатеринбурге, откуда ежедневно отправляются в путешествие тысячи ребят.

ФОТО АВТОРА

Выставка детского рисунка на вокзале Екатеринбурга

АКЦИЯ

Заводчане вышли на парад

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
УССУРИЙСК

Уссурийский локомотиворемонтный завод отметил свой день рождения парадом детских колясок.

Год назад, в 123-й день рождения, заводчане «выпустили» 123 деревянных паровозика — родители, бабушки и дедушки вместе со своими детьми и внуками разрисовывали акриловыми красками макеты локомотивов из мультфильмов. Их разместили на импровизированной железной дороге, закрепленной на стене. Каждый паровозик носит имя ребенка. Этот арт-проект получил название «Локомотив династий».

«Династии — наиболее стабильная часть коллектива. На заводе сейчас трудится 30 семейных династий: Зеленских, Решетько, Вельчинских, Ноздревых… Трудовой стаж одной из них — более 700 лет, — говорит директор УЛРЗ Дмитрий Гусев. — Поэтому мы стараемся каждый день рождения предприятия провести, как в кругу семьи. Ведь завод — это одна большая семья».

В этом году главной «фишкой» праздника стал парад детских колясок. Люди на заводе креативные, поэтому у каждого детского «автомобиля» была своя изюминка. А затем внимание мальчишек и девчонок захватила развлекательная программа с различными конкурсами, в том числе и квестом «Найди локомотив».

«В 2020 году заводу исполнится 125 лет. Думаю, мы обязательно придумаем что-то еще более грандиозное», — рассказал о планах на будущее председатель ППО УЛРЗ Евгений Коляда.

Как отмечает Дмитрий Гусев, без участия профсоюза на заводе не обходится ни одно мероприятие. А вопросы, требующие особого внимания, профсоюз и руководство завода решают сообща. «На предприятии развито крепкое социальное партнерство. Работа четко отлажена. Часть проблем мы решаем на свое м уровне, и лишь в самых сложных ситуациях обращаемся на уровень директора завода, — говорит Евгений Коляда. — И всегда находим отклик. Порой обращения членов профсоюза требуют ресурса городских властей».

Например, недавно профсоюз обратился в муниципалитет с просьбой запустить вечерний рейс автобуса. Многие работники заканчивают 12-часовую смену поздно вечером. А как в это время добраться домой? Теперь автобусный маршрут действует. Люди довольны.

ФОТОФАКТ

Машинисты и их помощники, находящиеся на курсах повышения квалификации в Курганской дортехшколе, приняли участие в соревнованиях по футболу и дартсу.

На выходные в спортивно–оздоровительный пансионат «Тобол» их пригласил профком ППО эксплуатационного локомотивного депо Курган.

«У машинистов напряженная работа и такие мероприятия помогают им отдохнуть и провести время с пользой для здоровья», — считает председатель ППО депо Сергей Гусев.

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 «Красная Звезда» 123007, г. Москва Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62,
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

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 126097 экз.
Номер подписан: 25.06.2019 г. Заказ №