Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 39 (979)
31 ОКТЯБРЯ —6 НОЯБРЯ
2019 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

СТРАТЕГИЯ

Договор гарантий

ФОТО ИВАНА ШАПОВАЛОВА

Подписан Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2020–2022 годы. Новый документ сохранил весь спектр социальных гарантий и льгот для работников компании и неработающих пенсионеров, а также был дополнен новыми положениями.

Документ 28 октября подписали председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров и генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

За основу нового коллективного договора была взята действующая редакция документа и Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта на 2020–2022 годы, подписанное 30 августа.

Стороны рассмотрели свыше 250 предложений, в итоговый вариант вошли более 40 изменений и дополнений. «Мы постарались услышать и учесть пожелания трудовых коллективов. Это всеобъемлющий документ, в котором учтено все, что имеет первоочередное значение для развития человеческого потенциала, благополучия и достойной жизни», — отметил Олег Белозеров.

В новом документе сохранены все социальные гарантии и льготы для работников и неработающих пенсионеров. В том числе индексация зарплаты не менее двух раз в год, выплаты при увольнении впервые на пенсию в зависимости от стажа и поощрений, негосударственное пенсионное обеспечение, бесплатный проезд в поездах дальнего следования и в пригородном сообщении, медицинское обслуживание и оздоровление.

Однако, по словам Николая Никифорова, основные льготы удалось не только сохранить, но и дополнить. Так, согласно действующему документу при рождении или усыновлении ребенка сотруднику выплачивается материальная помощь в размере 4600 руб. В новом же предусмотрено поэтапное повышение суммы: в 2020 году — 5100 руб., в 2021 году — 5250 руб., а в 2022 году — 5450 руб.

Аналогичным образом вырастут ежемесячные пособия работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребенком в возрасте от 1,5 до 3 лет. Вырастут страховые выплаты детям работников, погибших в результате несчастного случая на производстве.

«Повышены компенсации увольняемым по сокращению численности или штата. Причем при оптимизации теперь обязательна предварительная консультация с первичной профсоюзной организацией. Юридически закреплена фактически применяемая норма, предусматривающая приглашение представителей профсоюза с правом совещательного голоса на заседания правления», — уточнил Николай Никифоров.

Особое внимание — развитию физической культуры и спорта. Предусмотрено более чем двукратное увеличение финансирования на проведение спортивных массовых мероприятий. Почти на 30% вырастет сумма, предусмотренная на выплату компенсаций работникам за занятия в спортивных секциях.

Для воспитательной и патриотической работы, наставничества в документ включены обязательства по обеспечению функционирования музеев, комнат боевой и трудовой славы. Председателям и заместителям Советов ветеранов увеличены размеры ежемесячных выплат.

Окончание на 3 стр.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Олег БЕЛОЗЕРОВ,
генеральный директор ОАО «РЖД»:

— Коллективный договор – один из основополагающих документов компании. Неукоснительное выполнение закрепленных в нем социальных обязательств – твердое правило нашей повседневной деятельности. Показательно, что за время действия текущего Коллективного договора не допущено ни одного трудового спора.

СТРАХОВКА ЗАВТРАШНЕГО ДНЯ — СТР. 2

ГОТОВНОСТЬ К ХОЛОДУ И СНЕГУ — СТР. 4–5

НОВАЯ ПРОПИСКА ДОМА ОТДЫХА — СТР. 6

ДИЗЕЛЬНЫЙ СОЛДАТ — СТР. 7

НОВОСТИ

МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРЕДЛОЖИЛО ИЗМЕНИТЬ ПОДХОД К УЧЕТУ БЕДНОСТИ

Минэкономразвития предлагает по-новому вести статистику уровня бедности в России. С 2020 года Росстат будет подтверждать имеющиеся у него данные информацией о доходах населения Федеральной налоговой службы и Пенсионного фонда России. Это позволит повысить статистическую надежность результатов и сделать адресную помощь нуждающимся более эффективной. Росстат также начнет изучать данные об условиях жизни, финансовом положении и условиях трудовой деятельности по трем группам. Это семьи с детьми до 18 лет, в том числе с детьми до трех и семи лет, граждане старшего поколения, женщины с детьми.

ПОЗИТИВНЫЕ ПЕРЕМЕНЫ

В подразделениях региональных дирекций Дальневосточной дороги произошли положительные изменения в части обеспечения работников модулями для перевозки, проживания и питания. Эти и другие вопросы обсудили участники заседания президиума Дорпрофжел на ДВЖД.

Затраты на улучшение санитарно-бытовых условий работающих составили 190,91 млн руб. Обеспеченность в целом по дороге гардеробными составила 82%, душевыми — 86%, умывальниками — 99%. Обновляются и ремонтируются пункты обогрева для работников дирекции инфраструктуры.

НЕ ЗНАЮТ О ЛЬГОТАХ

По данным опроса Общественной палаты России, более 35% многодетных российских семей не получают положенных им льгот. Многие просто не знают о них. Согласно опросу, самыми «неизвестными» льготами оказались налоговые послабления на транспорт и землю, путевки в оздоровительные лагеря и подарки для детей из многодетных семей.

Кроме того, россияне с детьми также могут ежемесячно бесплатно посетить музей, парк культуры и отдыха или получить возврат денег за свой досуг. При этом, как отмечают эксперты, льготников всех категорий, не знающих о своих привилегиях, в стране еще больше — до 60%.

Следующий номер газеты «Сигнал» выйдет 13 ноября

РЕПОРТАЖ

Страховка завтрашнего дня

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

За партами в учебном центре моторвагонного депо Перерва человек 40 — машинисты и помощники. «Я отниму у вас минут 15», — говорит председатель ППО ЦППК Ирина Будеева. В ответ слышится: «Можно и побольше!» Ну как школьники, ей богу, — лишь бы подольше не начинался урок. Но на этом ассоциация со школой заканчивается: вопрос-то обсуждается серьезный — страхование от профнепригодности.

Изначально основной категорий работников Центральной пригородной пассажирской компании были билетные кассиры. Они и сейчас берут численностью порядка 6 тыс. человек. Но с 2014 года компания стала прирастать моторвагонными депо и пополняться локомотивными бригадами — сегодня здесь трудятся уже 1200 машинистов и помощников. А потому председатель ППО Ирина Будеева продвигает разработанную РОСПРОФЖЕЛ страховую программу в массы.

«Страхование локомотивных бригад от профнепригодности — это страховка завтрашнего дня, вселяющая уверенность в будущем, — рассказывает Ирина Будеева. — Это обернется плюсом для локомотивных бригад, со временем они осознают, насколько это важно, что это вообще запрос времени, и даже политика государства направлена на то, чтобы мы страховали и жилье, и здоровье, и свои жизни. Машину-то мы страхуем? Почему бы себя от профнепригодности не застраховать. Я изучала программы страхования Германии, где страхуется все и вся. И заметила, что у немцев расходы на страхование — первая статья бюджета семьи. Вот и мы не остаемся в стороне».

Профком ЦППК плотно занялся этим вопросом, но пока здесь, скорее, время выдавать информацию, разъяснять, разговаривать с заинтересовавшимися индивидуально и убеждать. «Многие интересуются, как правило, те, кто постарше. Нет такого, что мы рассказали, и люди сразу пошли договор заключать. Многие думают, просчитывают свои финансовые возможности, а кто-то считает, что это дорого», — говорит Ирина Будеева.

Для более профессионального разговора на встречи с коллективом профком приглашает представителей страховщика — ООО «Дорпрофзащита», они и объяснят более квалифицированно, и на вопросы ответят более точно. Вот и в этот раз вопросов было в достатке, впрочем, как и сарказма. Тем не менее, была и искренняя заинтересованность. Наверняка подумав день-другой, кто-то решится на страховку.

На вопросы машинистов отвечала представитель Дорпрофзащиты Марина Масюкевич. Самый распространенный из них такой: «Если я застраховался, а всего через полгода меня списали, я ничего не получу?» Для многих ответ оказался неожиданным — человек получит 100% выплату на ту сумму, на которую застрахован.

И тут же возникает другой: «А если не прошел медкомиссию, человека списали, он получил страховку, а через полгода депо примет его обратно. Он должен будет страховку возвращать?». Оказалось, что нет. Компания не будет требовать возврата средств. Однако и застраховаться вновь работник уже не сможет, так как выплату уже провели по риску «профессиональная непригодность».

Не забыли участники и пенсию: «У меня подошел пенсионный возраст, меня не списали, продолжаю работать, я выплаченные взносы потеряю?». «Страховая компания — не Сбербанк, вы не можете просто прийти и сказать: отдайте мои деньги. В случае дожития до пенсионного возраста вы получите проценты от страховой суммы по риску «профессиональная непригодность — уточняет представитель Дорпрофзащиты. — Основной риск в этой страховке, именно потеря трудоспособности. Если сломал ногу — это несчастный случай, но если в результате этого списали по профнепригодности, это тоже наш случай. И здесь человек получает всю сумму, на которую страховался».

А вот если застрахованный умер, то все его взносы получит тот, кого он указал своим выгодоприобретателем, или законные представители застрахованного.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Марина Масюкевич разъяснила, что в полисе подробно описаны риски и суммы, каждый взнос и каждая копейка, которую вносит застрахованный, в том числе и проценты выкупной суммы, которую выплатят, если человек захочет досрочно расторгнуть договор. Случаи, которые не являются страховыми, отражены в правилах страхования жизни: если человек был нетрезвым или в наркотическом опьянении, выплаты не будет.

«А если получили травму на отдыхе, на занятиях спортом, и в результате этой травмы или несчастного случая вас списали, выплата будет, — говорит Марина Масюкевич. — Такие случаи у нас уже были. По всей сети сегодня 8,5 тыс. застрахованных. Более 700 работников получили страховые выплаты на сумму более 128 млн руб. Эта программа разработана специально для локомотивщиков, но сейчас мы работаем уже и с путейскими бригадами, и с проводниками».

«Профессия машиниста связана с рисками — шум, вибрация, напряжение, а потому медкомиссию бригады проходят расширенную, — говорит технический инспектор ЦППК Валерий Тулупов. — А потому есть риски ее не пройти по тем или иным заболеваниям. Конечно, пока человек молод, ему кажется, что таким он будет всегда. Но с возрастом все меняется, когда переваливает за 40 и начинают собираться болезни. И, если спишут, найти работу по профилю невозможно, профессия очень «узкая». А полученная страховка может выручить на первое время: оплатить часть ипотеки, закрыть кредит, пройти платное обучение новой специальности. Так что страхование актуально».

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Сергей ШЕБОЛДИН,
руководитель Департамента социального развития РОСПРОФЖЕЛ:

— Абсолютным лидером по числу застрахованных от профнепригодности сегодня является Московская дорога — 2974 человека. Кстати, по сумме выплат тоже — почти 61,5 млн руб. Активно работает и Восточно-Сибирская: 1015 застрахованных и 21,4 млн руб. выплат.

Задача профсоюза взаимодействовать со страховщиками для получения лучших условий страхования и совместно пропагандировать его среди членов профсоюза, как средство поддержки в случае непредвиденных, как правило, трудных финансовых ситуаций.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Диалог ведет к отпуску

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Сотрудники Кировского территориального участка Горьковской дирекции по тепловодоснабжению в этом году получили дополнительный отпуск за вредные условия труда.

Это стало возможным благодаря взаимодействию правовой инспекции с работодателем, оперативно откликнувшимся на представление.

Изучив карты специальной оценки условий труда «вредников», правовой инспектор Александр Криницын обнаружил, что условия труда у пяти сотрудников и после СОУТ не улучшились, поэтому они вправе получить дополнительный отпуск.

«Приятно было услышать слова благодарности в адрес профсоюза за помощь, — говорит Александр Криницын. — Тем более что сами работники не знали о своем праве на получение такого отпуска. Поэтому необходимо повышать правовую грамотность представителей обеих сторон — и сотрудников кадровых служб, и работников»

Дорпрофжел на ГЖД Кировского региона активно содействует предоставлению работникам дополнительных отпусков. К примеру, недавно результатом диалога правового инспектора и руководства подразделения «Росжелдорснаб» стало то, что несколько сотрудников здесь также получат полагающиеся им дни отдыха.

ИНСПЕКТОР

Всем помощник

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Студентка педагогического вуза, будущий учитель химии и биологии Алена Баталина, поработав во время каникул проводником пассажирского поезда, отказалась от педагогической карьеры в пользу железнодорожной.

Так студенческий стройотряд предопределил будущее сегодняшнего дежурного помощника начальника вокзала Нижний Тагил. Но это не единственная сфера деятельности Алены, ведь она три года является общественным инспектором по безопасности движения поездов.

«Общественники — это помощники в вопросах соблюдения безопасности движения на дороге, — уверенно говорит Алена Баталова. — Хочу, чтобы мои коллеги с радостью шли на работу и возвращались домой живыми и здоровыми и чтобы железная дорога функционировала без проблем и сложностей, чтобы было комфортно и железнодорожникам, и пассажирам».

На счету Алены предотвращение сбоя в движении поездов, эвакуация пассажиров и коллег из касс. «Однажды во время дежурства Алены Валерьевны на пульте пожарной сигнализации, расположенном в кабинете дежурного помощника начальника вокзала, сработал датчик оповещения о пожаре в билетных кассах Уральского железнодорожного агентства, — вспоминает председатель ППО Свердловской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Татьяна Климонова. — В помещении старшего билетного кассира агентства наблюдалось задымление, дым шел из-под потолочного пространства. Не растерявшись, Алена организовала эвакуацию пассажиров и работников вокзального комплекса. А ликвидировать задымление начали еще до приезда пожарного наряда».

У Алены Баталовой подрастает дочь, которая сейчас приближается к тому возрасту, когда надо определяться с направлением жизненного пути.

«Дочери 13 лет, на вокзале она была в залах, дикторской, комнате отдыха, камере хранения. В общем, я провожу с ней профориентационную работу, знакомлю с железной дорогой, рассказываю о специальностях, особенности работы. Но все же я убеждена, что свой выбор дочь должна сделать сама», — поделилась Алена Баталина.

ФОРУМ

Проект привел в резерв

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

Машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново Максим Савостин примет участие во Всероссийском молодежном профсоюзном форуме «Стратегический резерв – 2019», который пройдет в Сочи. Там он будет представлять молодежный актив Дальневосточной железной дороги и Федерацию профсоюзов Приморья.

ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБЫ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ ПРИМОРЬЯ

Максим вошел в тройку победителей, представивших свои проекты на 11 краевом профсоюзном форуме в Шмаковке. Там собрались почти 300 профактивистов не только из Приморья, но и других дальневосточных регионов. Участники определяли оптимальные варианты развития профорганизаций, осваивали новые формы работы, учились формирование и продвижение профсоюзного контента в соцсетях. Ребята также обучались методам психологической разгрузки, обсуждали вопросы рынка труда и делились практическими решениями схожих проблем.

«Программа была насыщенной. Работа на площадках форума продолжалась до поздней ночи. Тренеры Института экономики знаний проводили семинары и лекции, оценивали молодежные проекты. Суть моего проекта — использование инструментов наставничества, позволяющих председателю первичной профсоюзной организации подготовить достойную смену», — говорит Максим. В итоге из 15 отобранных проектов четыре вышли в финал. Работа железнодорожников попала в тройку победителей, дав право принять участие в форуме в Сочи.

Кстати, Максим — один из самых молодых машинистов-инструкторов на Дальневосточной железной дороге. Он окончил Уссурийский техникум, где изучал управление и техническое оснащение тепловозов и электровозов. А когда встал вопрос о распределении, молодой специалист стал помощником машиниста локомотива «Ермак».

«Так в 2011 году я оказался в депо Смоляниново, — рассказывает он. — Адаптироваться было непросто, но интересно. А уже через год я сдал экзамены на машиниста. С обкаткой не тянул, поэтому в конце 2012-го вышел в свой первый самостоятельный рейс. Сейчас, оглядываясь назад и уже имея, хоть и небольшой, но важный опыт инструкторской работы, понимаю, что рост в профессии зависит от желания человека». Еще на этапе обучения Максим старался выстроить для себя долгосрочный план развития. И пока получал заочно высшее образование, параллельно повышал классность как машинист.

«Участие в молодежных форумах — интересный опыт, — замечает машинистинструктор. — Победа была неожиданной, но помогли мне в этом навыки и компетенции, полученные на железной дороге».

СТРАТЕГИЯ

Договор гарантий

Окончание. Начало на 1 стр.

Закреплены обязательства о мотивации деятельности уполномоченных по охране труда и общественных инспекторов по безопасности движения.

В Коллективном договоре на 2020–2022 годы появились и абсолютно новые положения. Среди них — отдельный пункт об улучшении условий труда, производственного быта и охране здоровья женщин, о горячем питании для всех работников, занятых в ремонте и реконструкции инфраструктуры, а также на снегоборьбе, также учтена возможность установления гибкого рабочего графика. Еще одно новшество — появление бонусного соцпакета. Работникам будут начислять баллы за проявленную активность, участие в значимых для компании проектах. Набранные баллы можно будет потратить на получение дополнительных льгот.

«Наша задача — создать условия, которые позволят раскрыть потенциал каждого сотрудника, развить компетенции, дать возможность максимально квалифицированно и заинтересованно принимать участие в решении масштабных задач, которые стоят перед компанией», — отметил Олег Белозеров.

Колдоговор закрепляет не только права, но и обязанности железнодорожников — они должны качественно и ответственно выполнять производственные задания и обеспечивать рост эффективности работы компании.

Хотя Колдоговор подписан, профсоюз и компания продолжат совершенствовать механизмы социальной поддержки, будут прорабатывать возможность реализации тех предложений, которые не вошли в документ.

Речь идет о поэтапном повышении соотношения среднемесячной зарплаты работников к среднемесячной зарплате по РФ до коэффициента 1,35 к 2025 году в соответствии с Долгосрочной программой развития ОАО «РЖД», об увеличении минимального размера суточных, обеспечении доставки работников к месту работы при технологической необходимости или ограниченной транспортной доступности.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Николай НИКИФОРОРОВ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РОСПРОФЖЕЛ:
— Стороны договорились совместно проработать возможность реализации тех предложений, которые не вошли в итоговый вариант документа.

СИГНАЛ
№ 39 (979) 31 октября — 6 ноября 2019 года

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

ГОТОВНОСТЬ

Первозимники обучены, сформирован зимний запас топлива, предприятия оснащены зимним инвентарем, завершен осенний осмотр локомотивов, в пунктах обогрева тепло, здания и сооружения готовы к холодам. Железнодорожники переходят на зимний режим работы. «Сигнал» выяснил, какие вопросы все еще остаются нерешенными.

ФОТО АНАТОЛИЯ ШУЛЕПОВА

Александр ГРИШУНОВ, главный технический инспектор труда Дорпрофжел на ВСЖД:

— Остался нерешенный вопрос, который требует незамедлительных действий, — ремонт кровли цехов Улан-Удэнского локомотивовагоноремонтного завода. По оценкам специалистов, более 70% крыш цехов находятся в неисправном состоянии и требуют неотложного ремонта. Здания построены в тридцатые годы прошлого века без армирования, ни разу капитально не ремонтировались. Ситуация достигла критической точки: кровля разрушается и куски бетонных плит падают на пол. Чтобы хоть как-то обезопасить работников, в цехах натянута сетка-рабица. Из-за осадков происходит затопление оборудования и рабочих мест.

Эта проблема остро стоит уже не первый год. В прошлом году из-за провала крыши произошел смертельный случай с работником завода. Председатель первичной профсоюзной организации предприятия Валентин Нарожный, обеспокоенный состоянием безопасности труда и бытовых условий работников завода, неоднократно писал письма генеральному директору ООО «Локо-Тех» Александру Маврину. На дворе ноябрь, а вопрос остается нерешенным.

Наталья ЗУБКОВА, заместитель заведующего отделом организационной и кадровой работы Кузбасского структурного подразделения Дорпрофжел на ЗСЖД:

— Зима наступила. И не за горами время, когда придется выходить на снегоборьбу. И, прежде всего, пойдут путейцы, которых снимут на очистку стрелок, работу в компрессорной и отвлекут от выполнения прямой задачи — текущего содержания пути.

Вспоминаешь времена, когда каждый занимался своим делом. В штате компрессорных были мастер, наладчики и машинисты компрессорных установок, сварщики. Когда начинались бураны, они обеспечивали подачу воздуха на пневмообдувку стрелок, а путейцы занимались своей работой.

Но несколько лет назад случилась оптимизация, и штат компрессорных сократили. Да и штаты дистанций пути стали меньше. Теперь на моем бывшем линейном участке 28 монтеров пути. Это и так очень мало (в мою бытность работы дорожным мастером в Тайгинской дистанции пути на околотке их было больше 40). Теперь, когда начнутся морозы, всех будут расставлять на посты по очистке стрелочных переводов, а в бригаде текущим содержанием пути смогут заниматься три-четыре человека. Пройдет вагон-путеизмеритель, выявит отступление — и бригада из трех монтеров, естественно, будет его устранять. Отсюда — нарушения технологии и безопасности движения поездов. На постоянную планомерную работу по текущему содержанию пути у них просто не будет времени: почти вся бригада окажется на очистке стрелочных переводов, на работе в компрессорных.

Борис БАДМАЕВ, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Абакан-2:

— На заводы отправлен весь подвижной состав, которому требуется капитальный ремонт. Здания, тракционные пути депо, поворотный круг и первозимники готовы к работе зимой. На 100% предприятие обеспечено спецодеждой и спецобувью. Единственная проблема — отставание от плана комиссионного осмотра локомотивов. Причина — приостановление осмотра с 11 по 13 сентября, так как сервисное локомотивное депо своевременно не было обеспечено запасными частями и материалами.

Юлия ИСТОМИНА, председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Смычка:

— Есть проблема с доставкой спецодежды со склада в Тагиле работникам, находящимся на отдаленных участках. Разброс нашего предприятия — около тысячи километров — от Исети и до Приобья, где трудятся немногим более 500 наших сотрудников. По возможности мастера приезжают в Тагил и получают спецодежду, отвозят ее работникам. И, несмотря на эту сложность, сроки обеспечения спецодеждой не нарушаются.

Михаил ПОРТУНОВ, старший технический инспектор труда Дорпрофжел на МЖД:

— По инициативе председателя Дорпрофжел на МЖД Николая Синицына на магистрали разработана программа обустройства переездов встроенными санитарными узлами. Дирекция по ремонту зданий и сооружений завершила все работы в срок. Однако оборудовать санузел — это полдела. Главное — наличие в нем водоснабжения. Однако объем работ Дирекции по тепловодоснабжению выполнен всего лишь на 26%. Проблема кроется в получении необходимой документации на бурение скважин, а также отсутствие целевого финансирования.

К сожалению, не до конца решен вопрос обеспечения дистанций пути переносными радиостанциями. В целом процент обеспеченности по дороге составляет 89%. И это неплохой показатель, однако проверки технической инспекции показывают, что в Куровской, Бекасовской, Узловой, Вяземской, Унеченской дистанциях процент ниже дорожного уровня.

По-прежнему монтеры пути негативно высказываются о качестве ремонта инструмента в ПДМ Рязань. Если укомплектованность инструментом и средствами малой механизации по дороге составляет 82%, то при отправке в ремонт инструменты взамен не выдаются, поэтому общая цифра обеспеченности, соответственно, снижается. Это приводит к нарушению технологии и снижению качества работ.

Виктор РЫМОРОВ, главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Крымской железной дороге:

— Обеспечение утепленными видами спецодежды и спецобуви по дороге составляет 98 и 96%. На складах имеется невостребованная утепленная спецодежда. Вместе с тем в отдельных подразделениях нет необходимых размеров.

В сентябре для координации целесообразного использования запасов материальных ценностей создан Сектор управления запасами.

Актуальным остается вопрос обеспечения работников комплектами (летний и зимний) для защиты от термических рисков электрической дуги. В Симферопольской дистанции электроснабжения срок носки этих комплектов истекает в декабре 2019 — январе 2020 года. И пока их не закупили.

Сегодня дорога выходит на электронную площадку торгов согласно закону «О контрактной системе сфере закупок товаров…». И есть опасения, что своевременная закупка не состоится. Данный вопрос обсуждался на совещании по подготовке к зиме.

Ирина САНАКИНА, председатель ППО Комсомольской дистанции пути:

— Закончили осмотр табельных и модульных пунктов обогрева. Серьезных нареканий нет. Есть вопросы к ремонту помещений и подключению некоторых из них к электроснабжению. Буквально на днях должны подключить к электроэнергии два пункта

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

К ХОЛОДУ И СНЕГУ

на станциях Мингон и Хурба. На станции Дземги установлена модульная табельная, которую ждали около 10 лет. Сейчас там бурят скважину для водоснабжения. Завозим в пункты обогрева недостающую бытовую технику, в том числе обогреватели, чайники.

Не все благополучно с инструментом. Обеспеченность дистанции составляет не более 62%. А в Горинской дистанции пути — в пределах 60%. Инструмента для содержания участков бесстыкового пути в наличии вообще 3%. Это по старой технологии расчета обеспеченности. Сегодня ведется расчет по новой методике, которую в ближайшее время введут в эксплуатацию. И есть опасения, что дистанции пути, не получив ни одной единицы новой техники, чудесным образом окажутся обеспечены инструментом на 100%.

Возникли проблемы с новой незамерзающей контактной жидкостью НЖДКА, с которой работают дефектоскописты. При ее использовании при отрицательных температурах воздуха рельсы становятся настолько скользкими, что локомотивы не могут ни нормально тормозить, ни трогаться с места. Головка рельса покрывается пленкой.

По этой причине из Центральной дирекции инфраструктуры в дистанции пути пришло распоряжение с требованием изобрести приспособление, которое после проверки дефектоскопии следом будет очищать рельсы от контактирующей жидкости. Процесс значительно усложнится. Придется разработать специальную дефектоскопную тележку или отдельное устройство. Хотя гораздо проще было бы применять другую, более подходящую жидкость.

Андрей ГАРИН,
председатель Дорпрофжел на ЮВЖД:

— Общая готовность хозяйства и кадров Юго-Восточной дирекции по тепловодоснабжению к зиме составляет 99,8 %. К работе готовятся 128 котельных теплосети и зданий.

План капитального ремонта объектов Юго-Восточной дирекции по эксплуатации зданий и сооружений на этот год составляет 156 млн руб. В этой дирекции есть одна угольная котельная на станции Таловая. Потребность в твердом топливе на этот отопительный период составляет 100 тонн. При этом в начале октября было получено только 3,5 тонны угля. Однако сейчас идет подвоз топлива. Были устранены и другие выявленные ранее недостатки. Так, в Белгороде в доме отдыха локомотивных бригад отремонтировали окна здания, заменили сантехнику в санузле, в Ельце в доме отдыха локомотивных бригад отремонтировали водонагреватель, отрегулировали систему отопления в цехе эксплуатации в Воронеже.

Значительное отставание по подготовке к зиме было у дирекции по ремонту пути. Не выполнен ремонт цеха сборки решетки на станции Придонская. Еще летом должны были заменить отопление и окна. Но по факту заниматься этим начали в октябре и пока не закончили.

Татьяна КАРКАШОВА,
инженер по подготовке кадров Сарапульской дистанции пути Горьковской дирекции инфраструктуры, председатель ППО:

— Проверяем оборудование, выдаем спецодежду, готовим бытовые помещения. Благодаря настойчивости профсоюза на станции Сарапул работодатель отремонтировал кабинеты административно-бытового здания: строители выровняли стены и потолки, поклеили обои, покрасили оконные рамы, отремонтировали крышу.

Остаются вопросы по ремонту бытовых помещений, находящихся на линии. Речь идет о табельных, в которых базируются монтеры пути. Их у нас больше десятка. Там нужно менять оконные рамы, ремонтировать крышу и систему отопления. Этот вопрос находится на контроле у профсоюза. Пока полностью отремонтирована только одна табельная — на 12-м линейном участке Сарапульской дистанции пути, она была в самом критическом состоянии.

Из позитивных моментов подготовки к зимней кампании отмечу повышенное внимание работодателя к мнению профсоюза. Ни одно из наших предложений руководство дистанции не проигнорировало.

Владислав ФИЛАТОВ,
заместитель председателя Дорпрофжел на ЗСЖД, главный технический инспектор труда:

— Все возникающие вопросы при подготовке к зиме при содействии профсоюза находят оперативные решения. Например, на Горновском заводе спецжелезобетона с приходом нового собственника произошла смена компаний-поставщиков спецодежды и средств индивидуальной защиты, что значительно сказалось на качестве защитных костюмов и спецобуви. Профком предприятия организовал расширенное заседание с приглашением администрации и представителей поставщиков. Благодаря совместной работе и настойчивым действиям профсоюза, ситуация с качеством спецодежды изменилась в положительную сторону.

К работе в зимний период обеспеченность средствами малой механизации по большинству позиций на дороге составляет более 100%. Тем не менее, коллективы подразделений Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не в полном объеме укомплектованы путевыми домкратами, гидравлическими станками для шлифования, фаскосъемниками, гидронатяжителями и осветительной арматурой. Сегодня для оперативного дооснащения дистанций пути администрация и председатели профсоюзных организаций выявляют технические потребности предприятий — для включения в план поставки на 2020 год.

Надежда АЛИЙ,
председатель ППО Плесецкой дистанции пути:

— Профком проверил готовность дистанции к зиме, а также состояние бытовых помещений. Были осмотрены пункты обогрева, проверены тепловой режим, освещение, наличие сушильных шкафов и электробытовых приборов. Во время осмотра монтеры, сами указывали на недостатки.

Зимними видами спецодежды и спецобуви работники обеспечены, но из-за отсутствия большого и маленького размеров не дополучены 26 зимних комплектов «Путеец» и пять полушубков.

На дистанции имеется 57 объектов: табельные, пункты обогрева, вагоны-кладовые, компрессорные помещения. В этом году в кладовых установили светодиодные светильники, в табельных — инфракрасные отопительные конвекторы, пункты обогрева доукомплектовали сушильными шкафами.

Многое можно поправить своими силами, что и будет сделано в ближайшее время. В ноябре ожидаем поступление и установку для седьмого линейного участка станции Обозерская табельного помещения. Работники уже подготовили площадку, насыпали песчаную подушку, уложили рельсошпальную решетку, обустраивают канавы под кабель.

Выяснилось, что дистанция пути не сделала заявку на зимние средства индивидуальной защиты, защитные крема. Заявку скорректировали. Обеспеченность радиостанциями — 93%. Лопаты, метлы имеются, но пока еще в недостаточном количестве, поэтому приобретем их через самозакуп.

По результатам проверки руководителю дистанции рекомендовано обеспечить работников зимними видами спецодежды, спецобуви и СИЗ согласно норм и в установленные сроки. Работникам, что трудятся на открытом воздухе, дополнительно должны быть выданы защитные крема от пониженных температур.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

СИГНАЛ
№ 39 (979) 31 октября — 6 ноября 2019 года

РЕШЕНИЕ

Новая прописка дома отдыха

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

Дом отдыха локомотивных бригад на станции Оренбург переехал в здание профилактория. Такое решение было принято после жалоб и обращений работников и профсоюзного актива к руководству Южно-Уральской магистрали.

«К нам приезжают бригады из Орска, Бузулука, Карталов, соседней Кубышевской дороги — Стерлитамака. В прежнем доме отдыха катастрофически не хватало мест для размещения бригад, особенно летом. Работники были вынуждены ждать освобождения комнат по несколько часов. Приходилось задействовать свободные площади профилактория. Этот вопрос мы неоднократно поднимали на круглых столах и форумах социальной ответственности», — рассказывает технический инспектор труда профсоюза на Оренбургском регионе Анатолий Синенко.

Как объект оздоровления профилакторий спросом у железнодорожников не пользовался, поэтому препятствий к его закрытию и передаче здания в эксплуатацию локомотивному депо не было. Напротив, теперь машинисты довольны не только условиями размещения, но и месторасположением. Парковая зона с установленными под кронами деревьев скамейками, спокойная атмосфера располагают к комфортному отдыху.

За лето привели в порядок все помещения. Провели косметический ремонт в комнатах, заменили сантехнику, организовали бесперебойную подачу горячей воды, оснастили помещение шкафами для хранения и сушки спецодежды. Для отдыха и релаксации оборудовали холл мягкой мебелью. Здесь машинисты и помощники могут посмотреть телевизор, пообщаться с коллегами.

«Постарались создать максимальные условия для отдыха. В здании 15 двухместных комнат, две комнаты на шесть и одна на четверых человек. Если бригада приехала с машинистами-инструкторами или дублерами, их поселят вместе, чтобы никого не беспокоить», — отметил председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Оренбург Сергей Скоробогатых.

У нового дома отдыха есть еще одно преимущество — возможность обеспечить работников горячим питанием. В бывшем здании профилактория есть столовая и комната приема пищи, оснащенные и техникой, и мебелью. Уже сейчас Оренбургский филиал «Железнодорожной торговой компании» открыл там буфет. Теперь машинистам не нужно привозить еду с собой, приобрести горячие вторые блюда и выпечку можно на месте. В планах у ЖТК дооснастить кухню, расширить ассортимент блюд и обеспечить горячим питанием еще и работников с «окон». Производственные мощности позволяют.

ФОТО ВИКТОРИИ ЧЕРНЫХ

«Сейчас нас все устраивает. Комнаты хорошие, новая мебель, много ящиков для переодевания, нет очередей в душевых. Единственное пожелание – чтобы буфет работал круглосуточно», — отметил машинист эксплуатационного локомотивного депо Орск Александр Шевелев.

Все пожелания отдыхающих в депо стараются учитывать. В ближайшее время в спальных комнатах установят кондиционеры, солнцезащитные шторы, благоустроят прилегающую территорию.

МНЕНИЕ

Бережное отношение к инструменту

Вадим МЕДЖИДОВ,
председатель Дорпрофжел на Северной железной дороге:

— Вопрос обеспеченности структурных подразделений средствами малой механизации находится на постоянном контроле Дорпрофжел на СЖД. На заседании президиума Дорпрофжел в марте в очередной раз было рассмотрено положение, которое сложилось с обеспечением путевого комплекса Северной дирекции инфраструктуры инструментом и средствами малой механизации. Проведенный анализ показал, что ситуация в этом вопросе по сравнению с 2017-2018 годами улучшилась. Во многом этого удалось достичь благодаря последовательной позиции профсоюза, регулярно поднимавшего проблему наличия инструмента у путейцев на самых высоких уровнях.

В начале 2018 года в рамках передачи средств малой механизации на баланс Дирекции путевых машин на дороге был реализован ряд мероприятий по инвентаризации технических средств и упорядочиванию их учета. Весь непригодный к ремонту инструмент списали, оставшиеся средства прошли экспертный осмотр специалистами ДПМ, а в дистанциях пути определили реальную потребность в средствах малой механизации. Проведенные мероприятия реализовывались при участии технической инспекции профсоюза и председателей первичных профсоюзных организаций, регулярно осуществляющих проверки фактического наличия инструмента.

На данный момент обеспеченность средствами малой механизации на дороге составляет 97%. Комплексная работа в этом направлении продолжится и в дальнейшем.

> **Будем работать над повышением общей культуры производства у работников, чтобы выработать бережное отношение к полученному инструменту**

В частности, будем работать над повышением общей культуры производства у работников, чтобы выработать бережное отношение к полученному инструменту.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Контроль за градусом

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В Северной дирекции инфраструктуры запущена пилотная программа «Развитие системы управления охраны труда. Пути повышения эффективности и снижения издержек». Летом на предприятиях изменили систему контроля за физическим состоянием работников.

Цель нововведений — предотвращение производственного травматизма. «Мы внедряем дополнительные барьерные функции контроля за состоянием работников в течение рабочей смены в профилактических целях, чтобы минимизировать риски производственного травматизма», — говорит начальник службы охраны труда и промышленной безопасности Северной железной дороги Андрей Григорьев.

Причиной несчастных случаев на производстве нередко становится «человеческий фактор», когда сотрудник позволяет себе придти на рабочее место в нетрезвом состоянии. Чтобы такое не происходило, нужна проверка на содержание паров этанола, которая обеспечит безопасность работника, предотвратит несчастный случай.

С июля на предприятиях дирекции изменили систему контроля за физическим состоянием сотрудников.

Руководители предприятий, которые уже обеспечены алкотестерами, вместе с председателем профсоюзных организаций и членами профкома проводят специальные рейды. Если у кого-то визуально проявились симптомы алкогольного опьянения, предлагается воспользоваться алкотестером или проехать в лабораторию для освидетельствования.

Также алкотестеры выдали и руководителям среднего звена — дорожным мастерам, бригадирам. Если к состоянию работника появляются вопросы, они могут проверить свои подозрения.

На предприятиях, где все работают на одной территории, контроль организован несколько иначе. Так, на проходной эксплуатационного вагонного депо Буй установили анализатор паров этанола Динго В-01. Идя на смену, человек дышит в специальную трубку и, если анализатор фиксирует наличие паров алкоголя, турникет не пропускает его на рабочее место. По словам Андрей Григорьева, такими анализаторами планируется оснастить проходные всех предприятий.

Контролировать состояние работника можно и с помощью браслета-алкотестера, который дает возможность определять количество алкоголя в крови, считывая информацию через кожу, а также — с помощью еще одного браслета, отображающего на экране смартфона содержание алкоголя в крови через соответствующее приложение.

«На Совете главных инженеров ОАО «РЖД» мы рассказали о браслетах, — говорит Григорьев, — и получили задание совместно с отраслевой наукой и производителями специальной одежды разработать вмонтированный в спецодежду прибор, который будет определять место нахождения работника в опасной (безопасной) зоне, его положение (сидя — стоя), полный ли на нем комплект спецодежды. А еще этот датчик покажет и уровень алкоголя в крови или его отсутствие».

ДЕТИ

Урок безопасности

ВИКТОР НОВИКОВ,
внеш. корр. «Сигнала»

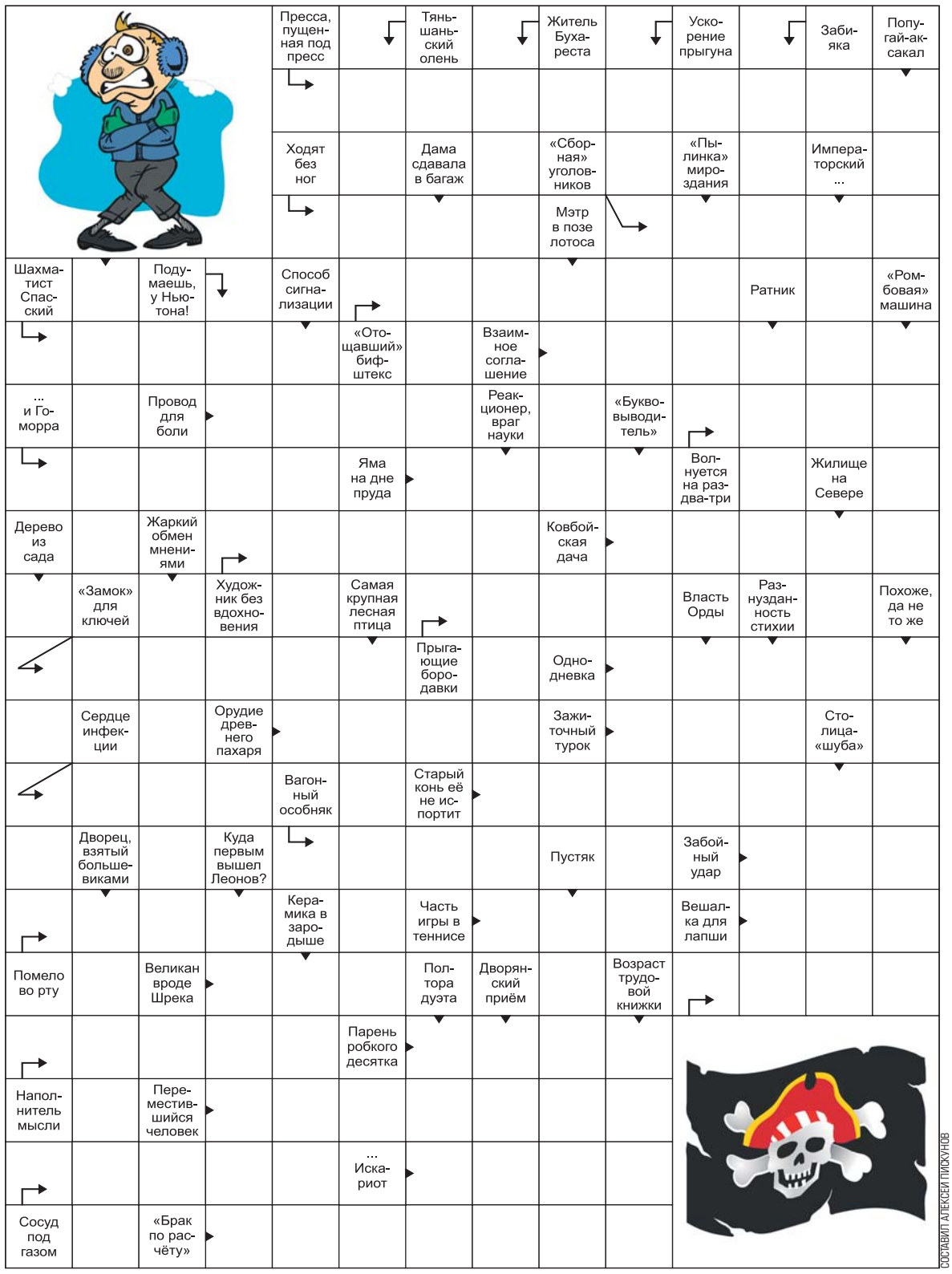
Накануне осенних каникул в лицее № 35 города Ржева профсоюзный актив железнодорожного узла провел открытый урок, посвященный правилам поведения на железной дороге.

После знакомства с третьеклассниками председатели первичных профсоюзных организаций Московского региона Дорпрофжел на ОЖД Михаил Рохманов, Константин Миссаль, Анна Берсеньева рассказали о правилах поведения на железной дороге и переезде.

Ребята с удовольствием участвовали в беседе, задавали вопросы не только о правилах поведения, но и о том, как устроены переезд, поезда, путь.

Затем третьеклашек разделили на шесть команд для интерактивной железнодорожной викторины. Благодаря веселой обстановке школьники не боялись отвечать на сложные вопросы. Даже неправильные ответы не огорчали ребят, а только прибавляли интерес.

В итоге победу одержали участники из команды «Тепловоз». Призеры получили кубки, медали и грамоты.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 38

По горизонтали: Пассив. Рекрут. Кинотавр. Кунжут. Усы. Шум. Пикник. Стекольщик. Сапфир. Очник. Лука. Угон. Баян. Ганг. Нанду. Фродо. Спад. Нил. Картинг. Бутуз. Яга. Сыск. Орлица. Бурьян. Спасибо. Манты. Указ. Калибр. Альпака.

По вертикали: Прокос. Яканье. Кукушонок. Плод. Статика. Игрун. Титул. Клык. Силикон. Мьянма. Пискун. Плуг. Фуга. Ранг. Буфер. Япония. Нептун. Надкус. Болгарка. Динго. Азы. Лирика. Заноза. Сонар. Абак. Орел. Уста. Ямб. Пыл. Суп. Бак.

ИСТОРИЯ

Дизельный солдат

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

В годы Великой Отечественной войны и вскоре после нее в Советский Союз попало много «импортных» локомотивов — и как трофеи, и по репарационным поставкам. Все они после переделки на нашу колею успешно работали на сети. Но только два немецких тепловоза серии V36 стали прототипами новой советской серийной машины — маневрового тепловоза ТГМ1.

V36 был разработан в 1930-х годах локомотивостроительными заводами Оренштейн и Коппель в Берлине по заказу вермахта, всего их было построено более 300 экземпляров, в основном они использовались на сортировке вагонов военных предприятий, в подразделениях военно-воздушных сил, с батареями крупнокалиберной железнодорожной артиллерии и в составе бронепоездов. Три штуки даже ушли на экспорт — в Румынию и на остров Рождества. В гражданской эксплуатации локомотив применялся нечасто — для сортировочной работы и для вождения легких поездов с максимальной скоростью 60 км/ч.

Вообще, во время Второй мировой войны немецкая армия закупала множество самых разных тепловозов. Но по опыту эксплуатации V36 был признан одним из самых удачных, на его основе строились более поздние серии тепловозов, V60-V65. Последние рабочие «дизельные солдаты», как их неформально называли, в Германии были списаны в 1982 году. Немногих «выживших» можно найти в железнодорожных музеях.

В СССР по крайней мере два V36 попали в качестве трофеев. Одного из них, постройки 1941 года, разместили на базе автомотрис в Раменском под Москвой, второй некоторое время работал в депо Вильнюс. На советских железных дорогах тепловоз получил обозначение Дг14-1 («дизельный, с гидромеханической передачей, нагрузка на рельсы от колесной пары 14 тонн»). В 1946 году ВНИИЖТ совместно с кафедрой «Тепловозостроение» МВТУ провели испытания тепловоза на Московско-Курской железной дороге. Здесь «немец» некоторое время работал на маневрах, водил пассажирские поезда на участке Фрязево – Ногинск и сделал две поездки на участке Москва — Белев.

Испытания выявили надежность и удобство гидромеханической передачи для тепловоза небольшой мощности. Было установлено, что недостатком гидромеханической передачи является необходимость защиты ее в зимнее время от холода во избежание повышения вязкости рабочей жидкости. Но в общем тепловоз понравился и, с учетом некоторой доработки, его было решено взять за основу при разработке первого советского серийного маневрового тепловоза, который окрестили ТГМ1. Работы велись на Муромском паровозостроительном заводе имени Ф.Э.Дзержинского, до того специализировавшемся на маневровых паровозах ЭП, а ныне переориентированном на тепловозы.

«Потомок» унаследовал общую компоновку V36. Не буквальная копия, конечно, но «родственные черты» проглядываются. К тому же на первых тепловозах серии устанавливалась гидромеханическая передача не Муромского завода, а немецкой фирмы «Войт ГмбХ», практически монопольно поставлявшей их на тот момент всему миру.

ТГМ1-001 выехал из заводских ворот в 1956 году, всего по 1972 год включительно было выпущено 3369 тепловозов серии. Все отмечали простоту технического обслуживания тепловоза и достаточно комфортную кабину машиниста — хорошую шумоизоляцию, отсутствие сквозняков, удобное вращающееся кресло. Последний ТГМ1 с путей общего пользования списали в 1990 году. Но, говорят, где-то на промышленных железнодорожных предприятиях «старички» еще работают.

АКЦИЯ

На вокзале ожили картины

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Необычно решили отметить Год театра профактивисты вокзала Канаш Казанского отделения Горьковской железной дороги. Каждый месяц здесь проводят литературно-музыкальные мероприятия для железнодорожников и пассажиров. Октябрьское рандеву «Место встречи изменить нельзя» с галереей живых картин особенно поразило зрителей.

Только представьте: по всему вокзалу расставлены картины художников, объединенных темой железной дороги. Среди них — «Утренний поезд» Анатолия Тарнавского, «Юная скрипачка» Франсуа Делоббе, «Девушка с гитарой» Игоря Разживина и «Последние проводы» Александра Алимасова (на фото).

В определенный момент около картин внезапно появляются необычно одетые (по сравнению с пассажирами вокзала) люди, которые замирают в позах, точно повторяющих сюжеты с полотен. И здесь, как говорится, найдите десять отличий. А далее герои оживают и начинают читать стихи на русском и чувашском языках, петь песни или играть на скрипке. Заканчивается действо аплодисментами зрителей.

«Да, мы живем празднично, — говорит начальник железнодорожного вокзала Канаш Лидия Николаева. — Сами подбираем костюмы, пишем сценарии, приобретаем небольшие подарки участникам конкурсов. В мини-представлениях участвуют не только сотрудники вокзала, но также учащиеся подшефной школы и работники районной библиотеки».

Сама Лидия Николаева является примерной профактивисткой, членом профсоюзного комитета ППО Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов. Ее кредо — объединять людей и находить новые творческие подходы.

«Творческий подход в работе — сильный мотивирующий элемент сплочения коллектива, — подтверждает председатель ППО Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Татьяна Львова. — Не случайно вокзал в Канаше в очередной раз подтверждает выданный «Паспорт доверия». Сотрудники вокзала не только оказывают услуги на высоком уровне, но еще и активно используют творческие подходы и в сплочении своих рядов».

До окончания Года театра остается совсем чуть-чуть. Чем удивят случайных пассажиров сотрудники канашского вокзала? «Пока не знаю, — отвечает Лидия Николаева. — Придумаем на мозговом штурме. А итоговый сценарий по традиции обсудим на заседании профкома, без помощи и поддержки которого не обойтись».

ДЕПО

Заболевшие спортом

ТАТЬЯНА СТЕПАНОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

Осень провоцирует эпидемии простуды и ОРВи, но сотрудники эксплуатационного вагонного депо Иркутск-Сортировочный не обращают на это внимания. Они давно «больны» спортом. Крики болельщиков, стук теннисного шарика и тиканье шахматных часов — эти звуки заполняли зал физкультурно–спортивного клуба (ФСК) депо на прошлой неделе. Здесь проходили соревнования для членов профсоюза.

Деповской клуб постоянно снабжают новым спортивным инвентарем. Недавнее пополнение шахматами, шашками и теннисным столом позволило провести соревнования для любителей интеллектуальных игр и настольного тенниса.

«Постоянно занимаюсь вместе с коллегами в тренажерном зале. Тренировки дают заряд бодрости и отличное настроение, — рассказывает уполномоченный по охране труда Андрей Шевченко, ставший первым в соревнованиях по теннису. — В школе в ожидании футбольных тренировок мы с ребятами играли в настольный теннис. Вместо ракеток использовали книги. В те годы инвентарь был в дефиците».

Теперь, когда в клубе установили стол для пинг-понга, Андрей Шевченко не упускает возможность сыграть после рабочей смены пару–тройку партий.

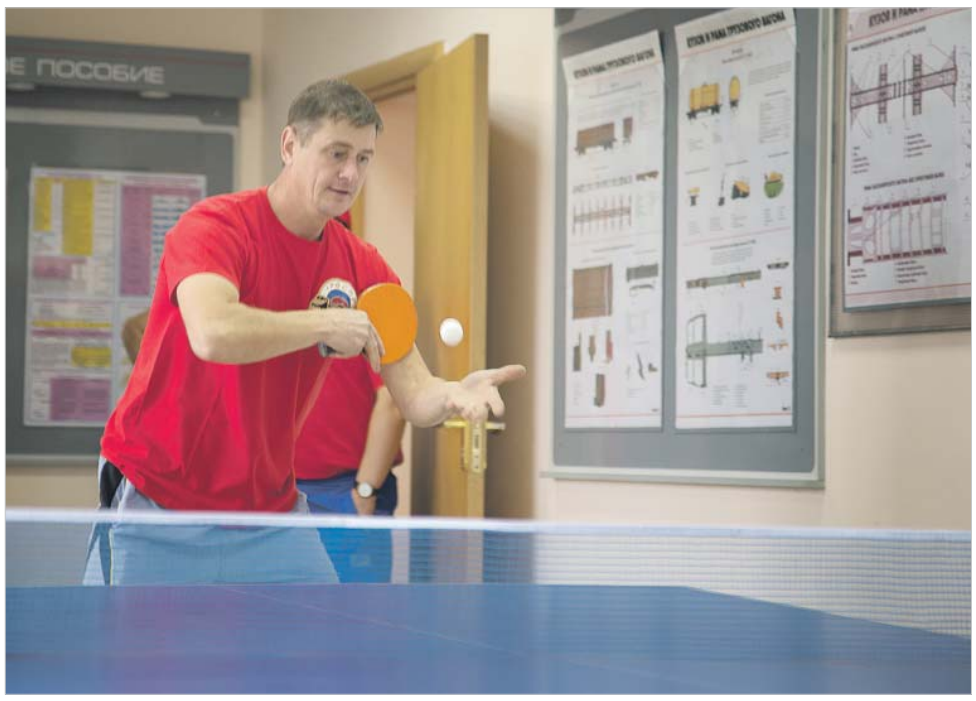
Борьба за призовые места в шахматах оказалась напряженной. Но лучшей стала стратегия игры осмотрщика-ремонтника пункта технического обслуживания Китой-Комбинатская Николая Озорнина. «Для меня шахматный спорт – это отличная возможность тренировки мозга. С детства дружу с математикой, поэтому легко могу просчитать комбинацию на несколько ходов вперед», — рассказал он.

Победителем шашечных боев стал осмотрщик–ремонтник пункта технического обслуживания Иркутск-Сортировочный Дмитрий Степанов.

«С детства играл с отцом в шашки. Внимательность и просчет возможных вариантов игры — залог успеха в шашечных баталиях», — уверен он.

Оператор текущего отцепочного ремонта Светлана Ишина находится в декретном отпуске, но это не мешает ей участвовать в соревнованиях и заниматься в тренажерном зале ФСК. «Скоро выходить на работу. Чтобы привести себя в хорошую физическую форму, решила заниматься в тренажерном зале, тем более что для членов профсоюза это бесплатно. Все в шаговой доступности. Клуб работает до девяти вечера. Пять дней в неделю. Все для нас».

Занятия по тяжелой атлетике и фитнесу проводит осмотрщик-ремонтник вагонов Виктор Попов. На предприятии его знает каждый. Он — чемпион силовых состязаний, неоднократный финалист дорожных и сетевых этапов игр «Спорт поколений» и квалифицированный тренер.



«Важно знать максимум информации о здоровье работника, чтобы правильно выстроить курс тренировок. Для кого-то сделать акцент на силовых упражнениях, кому-то рекомендовать только беговую дорожку или растяжки — все индивидуально, — говорит он. — Второе правило, о котором обязательно должны помнить мои подопечные, — соблюдение режима питания».

Сегодня ФСК популярен у деповчан. ППО и Иркутский филиал Дорпрофжел на ВСЖД выделили средства на оборудование клуба тренажерами и спортинвентарем. А работники — члены профсоюза помогли отремонтировать помещение.

Теперь в распоряжении вагонников тренажерный зал, душевые, раздевалка с индивидуальными шкафчиками, просторное фойе с диванчиками и телевизором.

Но спортивная жизнь не стоит на месте. Сейчас строятся две спортивные площадки открытого типа на ПТО Азей и Иркутск–Сортировочный, где планируют разместить футбольное поле, волейбольную площадку и тренажеры.

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: О. ПРЯМИЦЫНА
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 PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd
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 125888 экз.
Номер подписан: 29.10.2019 г. Заказ №