Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 10 (1038)
25–31 МАРТА
2021 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ПОЛУЧИЛИ ПО «ГАЛОШЕ» СТР. 2

ПУСТЯЧОК — А ПРИЯТНО СТР. 3

ДЕФИЦИТ ГАРДЕРОБНЫХ И ИНТЕРНЕТА СТР. 5

УСАТЫЙ ТАЛИСМАН ШУМИХИ СТР. 8

ПЛАНЫ

Еда на колесах

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

На длительных ремонтных «окнах» у работников должно быть полноценное питание

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Московская дирекция по ремонту пути для обеспечения работников горячими обедами на ремонтных «окнах» планирует к 1 июня создать мобильные комплексы по приготовлению, раздаче и приему пищи.

Пожелания путейцев, работающих на МЖД, к качеству еды, поставляемой АО «Железнодорожная торговая компания», услышаны — этим летом в восьми из десяти путевых машинных станций (ПМС) появятся вагоны-кухни и вагоны-столовые, в двух крупнейших ПМС — стационарные столовые.

«В 2019 году в ПМС-12 Рязань создали мобильный комплекс в качестве пилотного проекта, — рассказывает специалист отдела кадров Московской дирекции по ремонту пути Дмитрий Тимченко. — Отзывы о нем только положительные, работники довольны — обеды стали вкуснее. Это понятно — для «своих» готовить приятней».

По его образцу создадут и остальные. Вагон-кухня состоит из склада хранения овощей, собственно кухни, моечного цеха, санузла, мясного цеха, склада хранения сыпучих продуктов, помещения для хранения термосов и посуды. В передвижной столовой будет раздевалка, мойка для рук, обеденный зал, помещение раздачи блюд, место мойки грязной посуды.

А в ПМС-58 и ОПМС-68, расположенных в Москве и в Электроуглях, переоборудуют и дооснастят законсервированные ранее стационарные столовые. К ним будут «прилагаться» автомобили для доставки пищи на «окна» и перегоны. Сейчас в Московской дирекции для этой цели используются в основном автомобили марки УАЗ, модели, в народе называемые «буханка». Машина требует модернизации: установки баков для воды и умывальника, дополнительного багажного отделения для доставки раскладных столов и стульев, инвертора на 220 В для освещения и подогрева пищи и напитков.

«Имеющихся сейчас машин не хватает, — продолжает Дмитрий Тимченко. — Необходимы еще, в частности, 10 единиц автомобилей «Газель NEXT». Они оборудованы всем необходимым и соответствуют нормам доставки и раздачи горячей пищи. А приборами и бытовой техникой авто дооснастим собственными силами».

Сегодня подбирают поваров в мобильные комплексы. В каждом будет работать по два специалиста. Уже есть и желающие.

Инициативу Московской дирекции по ремонту пути поддерживает и Дорпрофжел на МЖД. Как следует из письма, направленного председателем дорожной организации Дмитрием Шулянским начальнику Центральной дирекции по ремонту пути Владимиру Антонцу, создание мобильных столовых позволит минимизировать текучесть кадров и повысит социально-бытовой уровень работников на «окнах» и перегонах.

НОВОСТИ

НАГРАДА НАШЛА ГЕРОЕВ

Председатель профсоюза Николай Никифоров вручил начальнику Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» Елене Жидковой специальную профсоюзную награду и грамоту ФНПР «За особый вклад в борьбу с коронавирусной инфекцией». Аналогичной награды федерации удостоен главный терапевт Центральной дирекции здравоохранения, заведующий отделением гастроэнтерологии и паллиативной терапии ЦКБ «РЖД-Медицина» Сергей Черемушкин. Николай Никифоров также вручил Сергею Черемушкину почетную грамоту ЦК профсоюза за работу в период распространения коронавирусной инфекции.

В 2020 году РОСПРОФЖЕЛ выделил дополнительно 100 путевок для медицинских работников, которые были непосредственно связаны с лечением работников от ковида (после первой волны пандемии). Поощрены 52 медработника частных учреждений здравоохранения «РЖД-Медицина», перепрофилированных на борьбу с коронавирусом.

ИНДЕКСАЦИЯ В МАРТЕ

С 1 марта на 1,3% проиндексированы зарплаты работников АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» и АО «Федеральная грузовая компания».

ПЛОЩАДКА ОТМЕНЯЕТСЯ

С 1 апреля вступают в силу новые правила сдачи экзаменов на водительские права.

Теперь, чтобы получить права категорий B (легковые автомобили), C (грузовые автомобили) и D (автобусы), не надо сдавать экзамен на площадке. Она остается только для тех, кто хочет получить права на вождение мотоцикла (категория A).

Расширился перечень нарушений, за которые сразу удаляют с экзамена. В их список вошли разговор по телефону во время движения на авто и езда без ремня безопасности.

По новым правилам, во время сдачи экзамена в автомобиле могут присутствовать наблюдатели: представители общественных организаций, сотрудники автошкол, другие кандидаты в водители, которые отмечены в очереди на экзамен.

СИТУАЦИЯ

Короткая неделя

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

АО «Ярославский вагоноремонтный завод «Ремпутьмаш» с 1 апреля переходит на трехдневную рабочую неделю. Это вынужденная мера, связанная со снижением объемов работ.

В прошлом году из-за пандемии объем инвестиционной программы ОАО «РЖД» был значительно снижен. Это привело к сокращению заказов и у заводов группы «Ремпутьмаш» (РПМ) во втором полугодии на 5–6 млрд руб., что равнозначно трем месяцам их работы.

С наступлением 2021 года положение не улучшилось. «Сейчас заводы в сложной ситуации, — комментирует председатель ОППО заводов группы РПМ Илья Макаров. — Та техника, которая изготавливается, делается не под заказ, а на будущее, чтобы не консервировать предприятия и не оставлять коллективы без работы».

Для сохранения штата администрация ярославского завода совместно с профсоюзной организацией рассматривала два варианта: переход на простой с оплатой 2/3 от среднего заработка и введение неполной рабочей недели. В соответствии с мотивированным мнением профсоюза, было принято решение о трехдневке.

«Сейчас задача — сохранить предприятие и людей, а неполная рабочая неделя, вкупе с другими мерами, среди которых приостановка выполнения некоторых пунктов коллективного договора, позволяет избежать массовых сокращений», — говорит председатель ППО Ярославского завода Татьяна Кузнецова.

По ее оценке, сотрудники адекватно понимают ситуацию, надеются на будущее и ждут заказов.

На Ярославском заводе трудится более 500 человек. Предприятие ремонтирует вагоны и выпускает путевые машины для нужд железнодорожного транспорта. Планируется, что режим неполной рабочей недели будет действовать в течение второго квартала.

ФОТО ТАТЬЯНЫ КУЗНЕЦОВОЙ

РЕЙТИНГ

Получили по «галоше»

ФОТО АНАТОЛИЯ ШУЛЕПОВА

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

На Южно-Уральской магистрали подвели итоги конкурса, номинантом которого не хотел бы стать ни один руководитель структурного подразделения. Ведь конкурс — своеобразный антирейтинг предприятий по соблюдению требований трудового законодательства.

Конкурс на дороге учредили по инициативе Дорпрофжел на ЮУЖД два года назад. В прошлом году памятные статуэтки в виде железной галоши, которая катится по рельсам вниз, впервые обрели своих новых владельцев. Награды на региональном социально-экономическом форуме по подведению итогов выполнения коллективных договоров вручали начальник магистрали и председатель Дорпрофжел.

«Задача конкурса — не разделить подразделения на лучшие и худшие, а объективно оценить ситуацию и выявить «узкие» места, где наиболее вероятны нарушения прав работников», — рассказывает председатель Дорпрофжел на ЮУЖД Андрей Бабинцев.

«Железная галоша» — переходящий символ, поэтому было вполне понятно желание его нынешних обладателей поскорее отдать сомнительную награду следующим владельцам. И они не заставили себя ждать.

Так, по итогам 2020 года обладателем «Железной галоши» в номинации «Главное выжить» стала Челябинская дистанция электроснабжения. Она «отличилась» системными нарушениями по охране труда.

Следующая статуэтка в номинации «Деньги не главное» перешла к эксплуатационному локомотивному депо Оренбург. Здесь выявили 27 нарушений трудового законодательства, 21 из них касались предоставления обязательных выплат. Работников лишили 900 тыс. руб. Правда, потом деньги все же вернули.

Антирейтинг в номинации «Читаем между строк» возглавила Шадринская дистанция пути имени П.И. Клеванцева. Здесь выявлено 20 нарушений Трудового кодекса, одно из которых — нарушение порядка изменения трудового договора — носило массовый характер.

Если предыдущие номинанты оказались на первых строках антирейтинга впервые, то Орский центр организации работы железнодорожных станций, возглавивший номинацию «Закон не писан», уже становился «победителем» конкурса по итогам 2019 года в номинации «Деньги не главное». Новым поводом для вручения награды послужили 28 нарушений трудового законодательства, 11 из которых касаются режима рабочего времени и времени отдыха, 12 — связаны с предоставлением обязательных выплат. Работникам по требованиям правовой инспекции труда профсоюза было возвращено более 300 тыс. руб.

По решению конкурсной комиссии под председательством заместителя начальника дороги по кадрам и социальным вопросам в этом году еще одно предприятие получило «Железную галошу» в дополнительной номинации «Семь бед — один ответ». Ее удостоилось моторвагонное депо Челябинск за наибольшее количество дисциплинарных взысканий, приходящихся на одного работника. Таких за 2020 год в подразделении оказалось 30 человек. Из них у семи сотрудников по два дисциплинарных взыскания, у одного — четыре, а еще один привлекался к дисциплинарной ответственности семь раз.

«Чтобы не получить «Железную галошу», необходимо соблюдать требования трудового законодательства и не нарушать права работников. Надеемся, что настанет время, когда нам просто некому будет вручать эту антинаграду», — отметил Андрей Бабинцев.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Нашли виноватого

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Работникам эксплуатационного вагонного депо Тула Московской магистрали вернули премию.

Осмотрщиков-ремонтников депо обвинили в нарушении «Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации», в результате чего вагон вышел после деповского ремонта без одной запчасти, что привело в декабре прошлого года к саморасцепу автосцепок в грузовом поезде.

Вникать в детали не стали, а назначили виноватыми готовивших вагон к эксплуатации осмотрщиков-ремонтников. Ни руководство депо, ни членов комиссии по трудовым спорам не удивило, что вагон вышел на линию после осмотра в октябре, а поломку обнаружили в декабре. Все это время он благополучно колесил по железным дорогам Украины, Словении и Юго-Восточной магистрали. Саморасцеп произошел уже при следовании по участку Лужки — Курбакинская Московской железной дороги.

«Работодатель, — говорит председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Тула Ирина Абакумова, — обвинил осмотрщиков-ремонтников, не задаваясь вопросом, почему почти три месяца при осмотрах ни на одной другой станции никто не заметил дефекта и не подумал о том, что поломка могла случиться в пути следования. Поддержали работодателя в большинстве своем и члены комиссии по трудовым спорам: четверо проголосовали за неначисление премии, один против, двое воздержались».

В ходе расследования, которое было продолжено по требованию профсоюза, выяснилось, что саморасцеп случился по причине заводского брака, вину за который взял на себя производитель — Железногорский вагоноремонтный завод.

Главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на МЖД Наталья Агапова подготовила представление начальнику эксплуатационного депо Тула с требованием выплатить работникам премию, которой их незаконно лишили. Пятнадцати работникам вернули 292 тыс. руб.

РЕШЕНИЕ

Пустячок — а приятно

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В марте у работников пассажирского вагонного депо Николаевка АО «Федеральная пассажирская компания» появились стиральная машина, парогенератор, а на окнах столовой — жалюзи.

ФОТО ИЗ АРХИВА СЕРГЕЯ ВЯЛЫХ

В столовой стало уютнее

«Окна без штор смотрятся как минимум некрасиво, — говорит председатель ППО Сергей Вялых. — Даже руководитель Московского филиала ФПК акцентировал на этом внимание. Я обращался к директору столовой, но, поскольку она очень бюджетная, средств на жалюзи выделено не было».

Прибыль у столовой действительно небольшая, выбор блюд-то скромный. Да и работает здесь фирма-арендатор всего год. Раньше столовая была побольше, готовили здесь же, довольно разнообразно. Но когда количество поездов стало меньше, уменьшилось и число обедающих работников, соответственно, упала и прибыль. Оплачивать аренду всей площади стало накладно, и столовую закрыли.

Новая фирма пользуется меньшей площадью и на месте ничего не готовит — готовые обеды поступают в стадии глубокой заморозки, в депо их разогревают и продают. Все вплоть до булочек привозят замороженным.

На отсутствие штор на окнах в профком поступали критические замечания от работников. Они также высказывались за установку банкомата в помещении столовой. Сергей Вялых сообщил руководству, что люди просят жалюзи в столовую и медпункт. Руководство прислушалось. Приобрели жалюзи, а помимо них еще и потолочные панели заменили.

Ради удобства появился и парогенератор у проводников. В депо выделена комната для глажки, где можно привести в порядок форменную одежду перед рейсом, проводник ведь — лицо компании, на посадке все у него должно быть с иголочки.

«Когда утюгом гладишь, могут блестки сойти у пиджака или лишние стрелки на брюках появиться. А когда пользуешься парогенератором, вещи на вешалке висят, и по ткани, как утюгом, не водят. При этом цвет формы смотрится насыщеннее, словно новее. Парогенератор удобнее, наконец. Вот после обращения работников он у них и появился», — рассказывает председатель.

Недавно в депо обновили душевые комнаты, там сделали косметический ремонт. А для работников ПТО первого парка, где трудится 45 человек, при участии профкома приобретена стиральная машина. «Спецодежда у осмотрщиков вагонов пачкается быстро, теперь они могут постирать ее на месте, не надо носить домой и обратно. Ребята довольны», — говорит Сергей Вялых.

СЛОВО РАБОТОДАТЕЛЮ

Залог успеха

Михаил ГЛАЗКОВ, начальник Московской железной дороги:

— Соблюдение принципов социального партнерства на полигоне столичной магистрали позволяет нам выполнять основные положения коллективного договора, на которые в 2020 году было направлено 11,6 млрд руб.

Работа Московской железной дороги в прошлом году была направлена на максимально возможное сохранение объемов перевозок грузов и пассажиров. И магистраль справилась с установленными ОАО «РЖД» целевыми заданиями.

Вместе с тем, несмотря на вынужденные ограничения, достигнуты высокие темпы производства работ на объектах строительства железнодорожной инфраструктуры. Отмечу, что важную роль в достижении поставленных задач играет дорожная профсоюзная организация, мобилизующая трудовые коллективы на достижение высоких производственных результатов.

Наши социальные партнеры следят за соблюдением прав работников в сфере оплаты труда, созданием достойных условий труда, организацией отдыха и досуга железнодорожников и членов их семей. Неоценимую помощь в сфере охраны труда и обеспечения безопасности движения оказывают общественные инспекторы, деятельность которых курирует профсоюз.

Сумма выплаченной премии уполномоченным по охране труда первичной профсоюзной организации ОАО «РЖД» РОСПРОФЖЕЛ по дороге составила 2 млн 660 тыс. руб.

Без малого 224 млн руб. составило вознаграждение работников за обеспечение безопасности движения поездов.

Московская железная дорога активно поддерживает комплекс мероприятий по улучшению условий труда и социальной защищенности женщин, которая реализуется в компании «РЖД» с 2018 года. На мероприятия по обеспечению безопасных и комфортных условий труда женщин затрачено 136,7 млн руб. Проведены различные мероприятия по психологической поддержке, профилактике здорового образа жизни, а также по повышению финансовой грамотности и эффективной организации труда работниц.

Профсоюзные активисты, находясь в гуще трудовых коллективов, улавливают тенденции времени. Именно профсоюз поддержал в прошлом году молодежь и вместе с нею взялся за продвижение на полигоне магистрали волонтерского движения «МыВместе». В 2020 году на дороге был учрежден знак «Следуя за сердцем», которым отмечены лучшие волонтеры.

Уверен, что и в дальнейшем руководители всех рангов полигона Московской железной дороги совместно с профсоюзным активом будут работать над решением поставленных задач.

КОНКУРС

Блогеры, вперед

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В рамках Школы молодого профсоюзного лидера пройдет конкурс «Блогер РОСПРОФЖЕЛ». Прием заявок для участия продлится до 1 июля.

Конкурс рассчитан на членов профсоюза в возрасте до 35 лет включительно, активных пользователей и «жителей» интернета. Необходимое условие — они должны быть авторами или соавторами блога. В размещенных в нем постах должна освещаться деятельность профсоюза: информация о коллективном договоре, гарантиях и льготах, реальных делах профсоюзных организаций.

Кстати, на конкурс принимаются только посты, содержащие официальные хештеги #БлогерРОСПРОФЖЕЛ2021 #РОСПРОФЖЕЛ #Профсоюз.

Блоги могут размещаться на разных платформах — «ВКонтакте», Instagram, Facebook», YouTube. Конкурс проводится по двум направлениям. Это авторский блог, то есть участвуют личные страницы в соцсетях, создателями которых являются члены профсоюза. Второе направление — коллективный блог, оцениваются страницы, созданные для освещения деятельности профсоюзной организации.

Оценивать конкурсные работы будут в два этапа. На первом оргкомитет проверит блоги по нескольким критериям. Важно, чтобы не менее половины постов соответствовали требованиям, предъявляемым к содержанию. В блоге не должно быть рекламы и иных материалов, несовместимых с его задачами. Также оценивается количество подписчиков, их взаимодействие с публикациями и периодичность ведения блога.

«Постоянство, как говорится, в мастерстве, — говорит победитель конкурса прошлого года в номинации «Индивидуальный блог в «Инстаграме» экономист Восточно-Сибирской Дирекции по ремонту пути Анастасия Дьяченко. — Чтобы оставаться интересным для подписчиков и привлекать новых, надо регулярно обновлять контент».

Страничка Анастасии, которая называется «Настюшка-блогер», существует больше года, количество подписчиков растет. Для поддержания интереса аудитории приходится искать новые формы подачи информации. Так, сейчас акцент в блоге Анастасии сместился с информационно-просветительских текстов о работе профсоюза на сообщения о прошедших и текущих профсоюзных мероприятиях. Например, о Школе молодого профсоюзного лидера или проекте для женщин «Как быть успешной и счастливой».

Во втором этапе победители будут определяться также по нескольким критериям. Это дизайн, стилистика и оформление блога, ориентир на адресную аудиторию, качество размещаемых материалов, грамотность ведения блога, достоверность размещенной информации.

Всего будет несколько номинаций: «Лучший блог во «ВКонтакте», «Лучший блог в Instagram», «Лучший блог в Facebook», «Лучший блог в YouTube».

СОРЕВНОВАНИЯ

Интеллектуалы на ринге

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

Профсоюзный актив Дальневосточной магистрали принял участие в интеллектуальном онлайн-турнире «PROF-Ринг».

За пальму первенства сразились 16 команд со всех уголков Дальневосточной железной дороги.

«PROF-Ринг» проводим второй раз. Приятно видеть возросшее количество команд, которых в прошлой игре было всего 10», — рассказал заместитель председателя Дорпрофжел на ДВЖД Максим Глотов.

Турнир состоял из двух раундов, в ходе которых команды отвечали на требующие смекалки вопросы, связанные с литературой, историей, железнодорожной тематикой, кинематографом и не только.

Был и конкурс «визиток», где команды дружно демонстрировали кричалки и самопрезентации в стихах собственного сочинения. А команда Тындинского узла «Сила БАМа» подготовила музыкальный клип, главными героями и исполнителями в котором стали сами игроки.

В итоге первое место с результатом в 106 баллов завоевала команда «Уссурийские перцы». Ее участники стали обладателями специального приза Дорпрофжел — каждый из них получил приз в размере 2 тыс. руб.

Второе место у команды узла Хабаровск-1,2 «Первая ласточка», третье — у команды Владивостокского узла «Удача». Остальные подошли к финалу практически вровень друг с другом по количеству набранных очков.

СИГНАЛ
№ 10 (1038) 25–31 марта 2021 года

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

Итоги необычного года

На сети подвели итоги реализации коллективных договоров и отраслевых соглашений за 2020 год. Обязательства по ним в целом признаны выполненными.

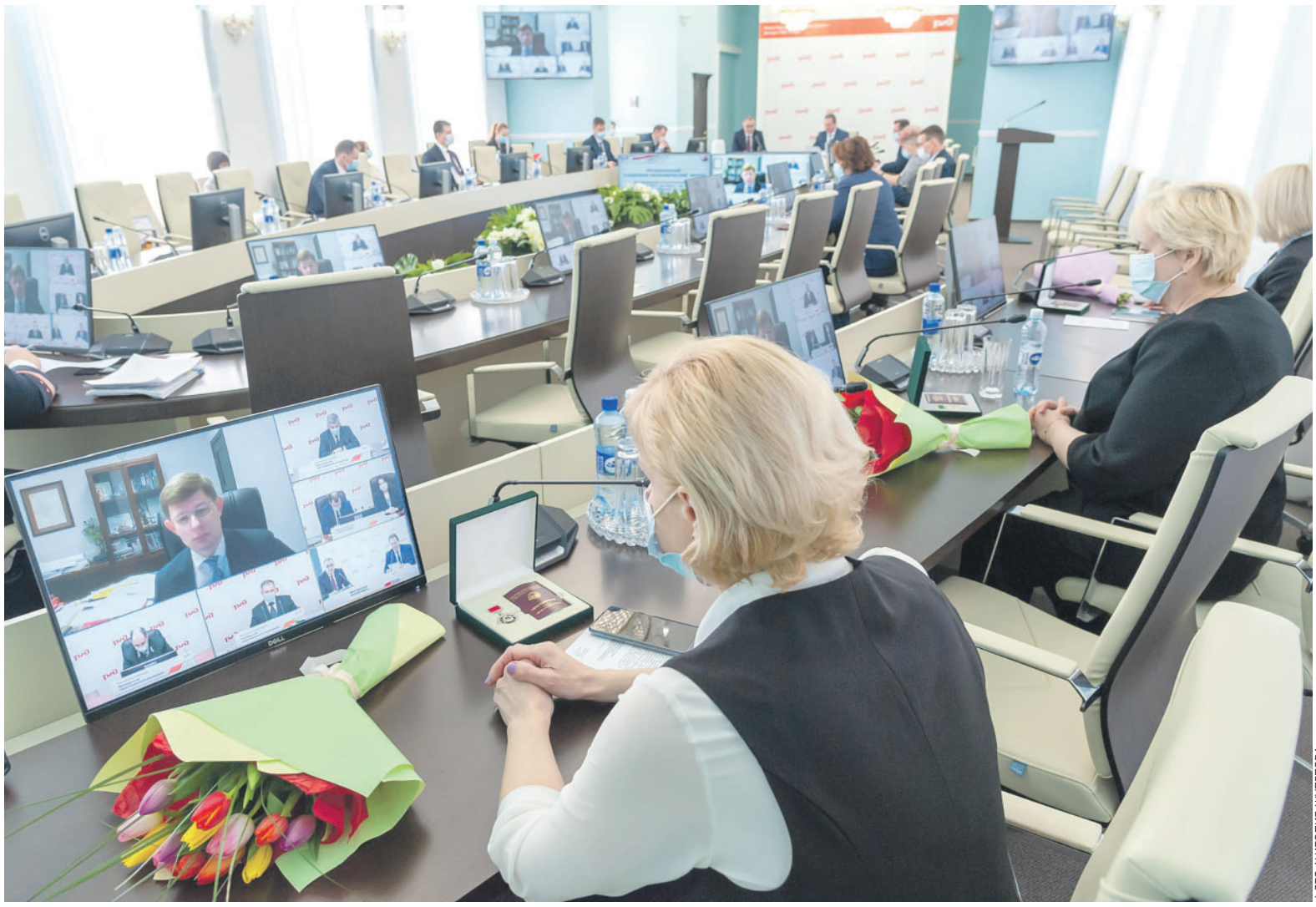


ФОТО АНАТОЛИЯ ШУЛЕПОВА

Несмотря на пандемию, падение объемов работы, профсоюз и работодатели смогли договориться по ряду вопросов, расширив список льгот и гарантий. Так, например, было пересмотрено Положение о премировании ООО «ЛокоТех-Сервис», за отмену которого не раз выступали представители первичек сервисных локомотивных депо.

С начала этого года обязательство по выплате материальной помощи к очередному оплачиваемому отпуску распространяется на всех работников компании «РЖД», и его минимальный размер не может быть ниже 10% должностного оклада.

А работники Дальневосточной магистрали получили право авиаперелета за счет работодателя на черноморское побережье в отпуск.

На Октябрьской железной дороге полностью выполнена программа по обеспечению санитарно-бытовых условий работникам структурных подразделений Октябрьской дирекции инфраструктуры. Поставлено 43 модульных пункта обогрева в 22 подразделения, а также 20 модульных зданий.

Тем не менее, на социально-экономических форумах были озвучены и вопросы, требующие внимания как работодателей, так и профсоюза.

ОПТИМИЗАЦИЯ

Вопросы оптимизации штатного расписания перманентны, и их нередко поднимают на форумах.

«На предприятии работают 12 техников-расшифровщиков скоростемерных лент, — говорит председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Вихоревка Восточно-Сибирской дирекции тяги Оксана Гутова. — В 2019 году встал вопрос об оптимизации их численности вследствие установки автоматического устройства по расшифровке скоростемерных лент. Но тогда не было технической возможности установки этого оборудования. Сегодня ситуация вернулась. Авторасшифровка файлов поездок КЛУБ-У внедрена, но по факту она не функционирует, а дирекция тяги уже выдала уведомления на сокращение четырех техников-расшифровщиков».

А на станции Тайшет Восточно-Сибирской дороги проблемы возникают из-за отсутствия должности станционного рабочего. «В штатном расписании ее нет с 2014 года. В обязанности входил развоз воды на рабочие места дежурных по станции и работников сортировочных горок, клеймение, покраска и замена неисправных тормозных башмаков, уборка снега и другие задачи, — отмечает председатель ППО станции Людмила Гончарова. — Эту работу согласно приказам, выполняют работники станции, но оплата не производится. Не оплачено 996 отработанных часов».

«Хотелось бы, чтобы при разработке программ мероприятий по оптимизации штата учитывалась не только экономия, но и производительность труда, полученная от результатов оптимизации», — выразил пожелание председатель ППО Демьянской дистанции пути Свердловской дирекции инфраструктуры Дмитрий Блинов.

МОТИВАЦИЯ И ИНДЕКСАЦИЯ

Так, на повестке дня первичек локомотивного комплекса Мурманского региона Октябрьской дороги остается вопрос низкого процента премиального вознаграждения. С начала 2020 года средний процент премии по депо за основные результаты производственно-хозяйственной деятельности составил 3,9%, или 834 руб., на одного работника. Это снижает ее мотивационную роль. В Октябрьскую дирекцию тяги неоднократно направлялись соответствующие обращения, однако положительного решения вопроса до настоящего времени нет. Дорпрофжел на ОЖД обратился в Центральную дирекцию тяги по вопросу выделения дополнительных средств.

Есть проблемы и на Ангасольском щебеночном заводе, и в компании «ОСК «ИнфоТранс»: с 2013 года и с 2017 года соответственно на этих предприятиях не проводится индексация зарплаты.

УСЛОВИЯ ТРУДА

В этом году вышеупомянутую программу по обеспечению санитарно-бытовых условий работникам структурных подразделений Октябрьской дирекции инфраструктуры сократили, а это 71 позиция по улучшению условий производственного быта.

«Считаем, что Дирекции инфраструктуры необходимо предусмотреть выделение средств на приобретение двух табельных для Зеленогорской дистанции пути и Дновской дистанции пути, а также двух пунктов обогрева для эксплуатационного вагонного депо Санкт-Петербург-Витебский и Бологовской дистанции СЦБ именно в этом году», — говорит председатель Дорпрофжел на ОЖД Александр Голубев.

Председатель ППО Пермской дистанции пути Свердловской дистанции инфраструктуры Лариса Данько сообщила, что актуальным остается вопрос о проведении ремонта пунктов обогрева, которые находятся на балансе Дирекции по эксплуатации зданий и сооружений. Этот вопрос уже поднимался год назад, но положительное решение до сих пор не принято.

Руководитель Брянского регионального подразделения Дорпрофжел на МЖД Анатолий Слабыня упомянул вопросы медицинского характера. Некоторые работники по показаниям обязаны пройти дополнительное обследование — холтер, УЗИ и другие. Но оборудования не хватает, поэтому они не могут сделать это в нужное время и бесплатно. Ждать приходится три-четыре недели. Чтобы их не отстранили от работы за непрохождение медосмотра, работники вынуждены обращаться в другие медицинские учреждения и проходить обследования за плату. Работодатель эти расходы не компенсирует.

ПРОФСОЮЗ ПРЕДЛАГАЕТ

В ходе подведения итогов колдоговоров прозвучали и предложения от представителей профсоюза.

Главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Красноярской дороге Игорь Ильченко поднял тему травмирования работников в дорожно-транспортных происшествиях. Руководство дороги постоянно напоминает о запрете передвижения на личном автотранспорте в рабочее время как необоснованного и значимого фактора риска. Но запрет нарушается. Сложившаяся ситуация с травматизмом в результате ДТП стала нетерпимой. Игорь Ильченко предлагает наряду с административным ресурсом широко применять и потенциал профсоюзной организации: разъяснять и проверять организацию использования автотранспорта, добиться от работодателя доставки работников к месту работ и обратно без нарушений, контролировать водителей-аутсорсеров и состояние их машин.

А на Дальневосточной магистрали предложили распространить на персонал АО «Федеральная пассажирская компания» льготы, разработанные компанией «РЖД» для поддержки работников предприятий БАМа.

Председатель ППО Восточно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Александр Сиваков обратился к руководству компании «РЖД» с просьбой установить на Восточно-Сибирской железной дороге льготу за авиаперелет на черноморские курорты.

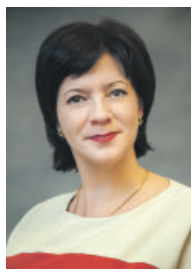
«Сегодня такая льгота доступна работникам Дальневосточной и Забайкальской дорог, железнодорожникам Байкало-Амурской магистрали от станции Лена до станции Советская гавань. Льгота актуальна и для нашей дороги, так как время следования в пути от Иркутска до черноморского побережья и обратно составляет 10 суток, а это почти треть отпуска», — сказал Александр Сиваков.

Материал подготовили Ольга ГРЕКОВА, Олег ГЕЛЬВИГ, Павел МИРОШНИКОВ, Елена ПОЛОВИНСКАЯ, Ирина КЕЛЛЕРМАН, Наталья СОЛОВЬЕВА, Ирина ТОКАРЕВА, Дорпрофжел на ВСЖД, ОЖД, МЖД, КрЖД, ЮУЖД, ДВЖД, СвЖД

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Дефицит гардеробных и интернета

Что нужно изменить в условиях труда, чтобы они стали более достойными?



Жанна КАПИТОНОВА, технический инспектор труда Челябинского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД:

— С начала этого года в моторвагонном депо Челябинск приступили к работе в должности помощников машиниста электропоезда две девушки. Специально для женщин, членов локомотивных бригад, были оборудованы дополнительные санитарно-гигиенические помещения: душевая, туалет, гардеробная со шкафами для хранения одежды и спецобуви, необходимой мебелью.

А вот для их коллег-мужчин уже второй год не может решиться вопрос с обустройством гардеробных. Машинисты и помощники продолжают пользоваться личными шкафами для хранения средств индивидуальной защиты с одним отделением. Они в три раза меньше нормы, размером с камеру хранения. Поэтому разделить одежду, обувь, смывающие и обезвреживающие средства возможности нет. Хотелось, чтобы и мужчины имели возможность аккуратно разместить личные вещи и всегда были опрятными.

Олег ПРОНИН, председатель ППО Дальневосточной дирекции по энергообеспечению:

— Заявки на ремонт наших объектов — комнат отдыха, административных помещений, находящихся на балансе дистанций гражданских сооружений (НГЧ), выполняются не в полном объеме. Их ремонтируют в последнюю очередь. Часто представители НГЧ заходят на наш объект, начинают ремонт и спустя какое-то время бросают его, уходя на другой.

В первую очередь, конечно, НГЧ выполняет срочные указания руководства дороги. А решение наших вопросов откладывается на неопределенный срок. Выход из ситуации есть. Необходимо объекты «Трансэнерго» или нам отдать на баланс, чтобы мы сами планировали их ремонт, или разработать программу, которая будет неукоснительно выполняться НГЧ.

Остается нерешенной и проблема уборки помещений. Установленные заказчиком низкие расценки на работу позволили в очередной раз выиграть конкурс недобросовестным фирмам-аутсорсерам, которые платят зарплату своим работникам как придется. Соответственно и качество уборки оставляет желать лучшего. Решение проблемы вижу в увеличении расценок, которые заинтересуют клининговые фирмы, предоставляющие действительно качественные услуги.

Алексей МЕДНИКОВ, председатель ППО дистанции пути Верхняя Конда Свердловской дирекции инфраструктуры:

— Профактив дистанции проводит мониторинг рабочих мест на обеспеченность средствами малой механизации, сигнальными принадлежностями и радиостанциями. На контроле и условия быта сотрудников, их доставка к месту работ. Вопросы охраны труда рассматривались на профкомах с приглашением представителей работодателя. Все это позволило улучшить ситуацию. Например, обеспечение радиостанциями Верхнекондинской дистанции пути составляет 100%, тогда как два года назад было только 87%.

Для дальнейшего роста производительности труда необходимо снизить потери рабочего времени и более рационально его использовать. Здесь возникает вопрос с доставкой путевых бригад к месту работ. Автотранспорта в дистанции достаточно (11 автомобилей и еще пять новых должны поступить в этом году), а вот штатных водителей не хватает.

На 11 машин их всего пять человек. Пока нашли такой выход из ситуации: приняли четырех водителей по совместительству.

Алексей ТОМИЛИН, машинист эксплуатационного локомотивного депо Абакан-II Красноярской дирекции тяги, уполномоченный по охране труда:

— Хотелось бы начать с положительных примеров: так, в депо уделяют значительное внимание своевременному прохождению локомотивными бригадами периодических медосмотров и профилактическому лечению в реабилитационных центрах и санаториях. На особом контроле руководителей предприятия и профсоюза находится обеспечение спецодеждой и современными средствами индивидуальной защиты.

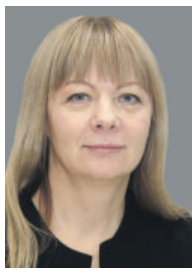
Но есть и негативные моменты. Беспокойство вызывают старые локомотивы, большая часть которых нуждается в уплотнении входных дверей, боковых окон. При эксплуатации таких машин зимой при температуре до минус 50 градусов невозможно сохранить в кабинах комфортную температуру, и всю поездку (а она, как правило, составляет 12 часов) бригаде приходится ехать в зимних куртках и шапках. Зачастую от холода не спасает и теплая одежда.

На новых локомотивах серии 3ЭС5К, на первый взгляд, все предусмотрено, но на самом деле это не так. Например, нет обогрева ног машиниста и помощника, неудобная регулировка подачи песка.

Анатолий ЛЫСЕНКО, мастер дорожный Фаянсовской дистанции инфраструктуры Московской дирекции инфраструктуры:

— У средств малой механизации выработан ресурс, но обновления нет.

Плохое покрытие сети интернет. При работе на удаленных станциях с электронным шаблоном (с мобильного рабочего места. — Ред.) нет сети сотового оператора «Билайн». Поэтому с личных телефонов (подключенных к сетям МТС, Tele2) работникам приходиться включать раздачу интернета для передачи данных. Программы для ежедневной работы техников участков, распределителей работ, контролеров содержания железнодорожных путей, начальников участков, мастеров также зависимы от сотового оператора «Билайн».

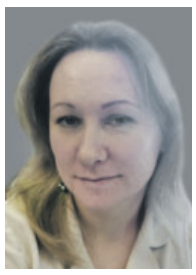


Инна ВАСИЛЬЦОВА, председатель ППО ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» на Октябрьской железной дороге:

— В улучшении санитарно-бытовых условий нуждаются работники Бологовского отряда филиала ФГП ВО ЖДТ России на Октябрьской железной дороге. Сотрудники филиала выполняют оперативно-профилактические мероприятия на участках высокоскоростного движения Санкт-Петербург — Москва и Санкт-Петербург — Бусловская.

На участках расположены модульные помещения, предоставленные ОАО «РЖД», в которых выполняют обязанности работники. В большинстве помещений отсутствуют места общего пользования (туалеты). Это существенно влияет на здоровье и безопасность работников, приводит к нарушению санитарно-эпидемиологических правил и загрязнению окружающей среды.

Филиал ФГП ВО ЖДТ России на ОЖД обращался с вопросом улучшения санитарно-бытовых условий в различные дирекции дороги, но пока его не решили.



Евгения ТРЕТЬЯКОВА, ведущий экономист Голутвинской дистанции пути Московской дирекции инфраструктуры:

— Для улучшения условий труда и достижения экономического эффекта следует повсеместно заменить люминесцентные лампы освещения на светодиодные.

СИГНАЛ
№ 10 (1038) 25–31 марта 2021 года

БДИТЕЛЬНОСТЬ

Уполномочен спасать

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Уполномоченный по охране труда Кировского регионального центра связи ГЖД Вячеслав Кузьминых при пожаре в жилом доме действовал по инструкции и сохранил жизнь 10 соседям.

«Ничего сверхъестественного в этом нет, — говорит он. — Действовал строго по инструкции, с которой нас знакомили на работе на курсах по охране труда».

В ночь с 28 на 29 января электромеханику связи Вячеславу Кузьминых (на фото справа) спалось плохо. То дочери таблетки давал, то телевизор смотрел, а потом кошка все под руку лезла. В 02:15 он почувствовал слабый запах дыма и гари. Сразу решил, что источник находится на первом этаже двухэтажного деревянного дома — в квартире, где жила пьющая семейная пара. Может быть, на плите что-то оставили? Постучал в дверь, вышел на улицу, покидал снежками в окошко. В ответ — тишина. Тем не менее, Вячеслав не успокоился и все же смог открыть дверь соседей. И из глубины квартиры ему в лицо рванули клубы густого едкого дыма.

В тот же момент в сознании Вячеслава стали появляться правила действий в экстренных ситуациях. «Это было похоже на бегущую строку по телевизору», — говорит он. Поэтому прежде чем что-либо предпринять, Кузьминых вызвал пожарных. Затем стал будить соседей во всех восьми квартирах дома. Кстати, в трех из них живут семьи железнодорожников.

Пожарный расчет, хотя и приехал через 10 минут, сначала остановился из-за нечищенной дороги в 150 м от дымящегося дома.

А Вячеслав по-прежнему метался по этажам между квартирами, помогая соседям. В одном из своих последних заходов в дом надыщался дымом и чуть было не потерял сознание.

Когда пожарные огонь потушили, масштаб бедствия стал очевидным. Спасти дом от полного уничтожения удалось. Но жительнице квартиры, в которой произошло возгорание, помочь было уже нельзя. «Если бы вы начали действовать на 10 минут позже, то нам спасать было бы уже некого, — признался Вячеславу один из пожарных. — Все спящие жители дома погибли бы от дыма еще раньше, чем от огня».

«Этот случай — еще одно подтверждение тому, что знание правил безопасности помогает сохранить чью-то жизнь не только на работе, но и в повседневной жизни», — отметил председатель Дорпрофжел на ГЖД Дмитрий Мололкин.

ОБЩЕСТВЕННИК

Награда для инспектора

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

Общественный инспектор по безопасности движения поездов должен быть универсалом, ведь без знания специфики смежных профессий видеть нарушения невозможно. В этом уверен машинист тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Тында Евгений Колесников.

Впервые роль общественника Евгений примерил еще 15 лет назад.

«Меня заинтересовала эта тема, когда получил замечание от опытного железнодорожника и по совместительству общественного инспектора. А так как по жизни очень активный человек, то с удовольствием окунулся в новое дело, — рассказывает Колесников. — В те годы институт общественных инспекторов был не особенно развит. Сегодня же к нам прислушиваются, видна реакция на замечания, нарушения устраняются. И это радует».

В месяц инспектор проводит по две–три серьезные проверки. И, как правило, выдает весомые замечания. «Например, не так давно нам удалось решить вопрос размещения бригад, работающих на хоппер-дозаторной вертушке», — уточняет он.

Опыт и особое чутье помогают общественнику не распыляться, а сразу видеть нарушение.

«Серьезность замечаний зависит от уровня технических знаний, поэтому постоянно приходится учиться. Общественный инспектор не только профи в своей специализации, он как универсал понимает специфику смежников. Поэтому быть общественным инспектором, считаю, это высший пилотаж, — продолжает Евгений. — Кроме проверок я еще работаю с «Книгой замечаний машиниста», делаю выборку, акцентируя внимание на то, есть ли подвижки в исправлении нарушений. Если нет, готовлю телеграммы в вышестоящие инстанции. Общественный инспектор — это связующее звено между работниками и руководством предприятия, на нас лежит функция ревизоров».

Евгений Колесников заболел железной дорогой с детства, его отец был машинистом тепловоза. Поэтому все яркие впечатления были связаны с кабиной локомотива.

«В 1990 году мы с родителями переехали с Украины в поселок Дипкун Амурской области. И я, когда учился в школе в 11-м классе, параллельно в УПК (учебно-производственный комбинат, дающий старшеклассникам начальную профессиональную трудовую подготовку. — Ред.), получил корочки помощника машиниста, — продолжает он. — В 1992 году устроился учеником слесаря в депо Тында. А в 1997 году получил права на управление локомотивом как машинист. Есть в моем послужном списке и опыт работы машинистом-инструктором. Вообще, у нас в депо — замечательный коллектив. Работа в условиях Крайнего Севера требует от людей особого характера, профессионализма. Поэтому другие здесь и не работают».

Династию машинистов в третьем поколении продолжил и сын Евгения Колесникова. «Надеюсь, что он будет получать от профессии удовольствие, как я и дед», — улыбается Евгений.

Сразу две награды получил Евгений Колесников на недавней встрече, собравшей в Уссурийске лучших общественных инспекторов Дальневосточной магистрали. Благодарности от Дальневосточной дирекции тяги и Дорпрофжел на ДВЖД пополнили копилку достижений машиниста тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Тында.

ХОББИ

Со стихами по жизни

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

Свои первые четверостишия стрелок филиала ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» на Восточно-Сибирской железной дороге Федор Калиниченко написал в пятом классе. С тех пор мужчина постоянно сочиняет стихи — они помогают восстанавливать силы после работы.

Однажды отец Федора Калиниченко оформлял стенгазету ко Дню защитника Отечества. Плакат получился красочным: танки, самолеты, салют — не хватало только поздравления.

«Недолго думая, я решил сочинить стихотворение сам. Часа два рифмовал строчки, подбирая их по смыслу, и вскоре поздравление было готово», — вспоминает Калиниченко.

С тех пор Федор постоянно пишет стихи о жизни, работе, Байкале и малой Родине.

«Деятельность наша напряженная, требующая постоянного внимания, сил и энергии. Например, много стихов о работе было написано во время охраны моста через реку Иркут — объекта первой категории. Мы контролировали посты, на которые ни в коем случае не должны были попасть посторонние. Ежечасное движение грузовых составов и пассажирских поездов представляет смертельную опасность для человека, случайно или намеренно зашедшего в охраняемую зону. Возвращаясь домой, чтобы восстановить силы, я писал стихи. Именно тогда вышел сборник «100 лет ВОХР», — рассказывает Федор.

Творчество, по словам Калиниченко, помогает заниматься не только основной работой, но и общественной. 15 лет Федор Георгиевич работал профгрупоргом десятой стрелковой команды Иркутского отряда.

«Общественная деятельность мне нравилась. Многие стрелки обращались с рабочими вопросами, которые я старался решать сразу, чтобы не копилось недовольство в коллективе. Организовывал рабочие собрания, где люди могли сказать о своих проблемах и найти решение ситуаций. Конечно, я всегда поддерживал работников, если они выходили с предложениями организовать спортивное или культурно-массовое мероприятие», — рассказывает Федор Калиниченко.

Сейчас он передал полномочия молодому активисту, но продолжает находиться в потоке профсоюзной жизни. «Электронный профсоюзный билет я всегда ношу рядом с рабочим удостоверением», — говорит он и ловко достает его из кармана.

СПОРТ

Искусство борьбы

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В сервисном локомотивном депо Саратов ООО «ЛокоТех-Сервис» появился новый спортивный объект — зал для борьбы. Все желающие могут попробовать себя в бразильском джиу-джитсу и грепплинге.

Инициаторами создания зала стали председатель первички депо Алексей Попков и электромеханик цеха по ремонту электрических машин Антон Хорошунов. Он же боец, успешно выступающий в обеих дисциплинах в составе команды Roger Gracie Istanbul, и тренер с пятилетним стажем.

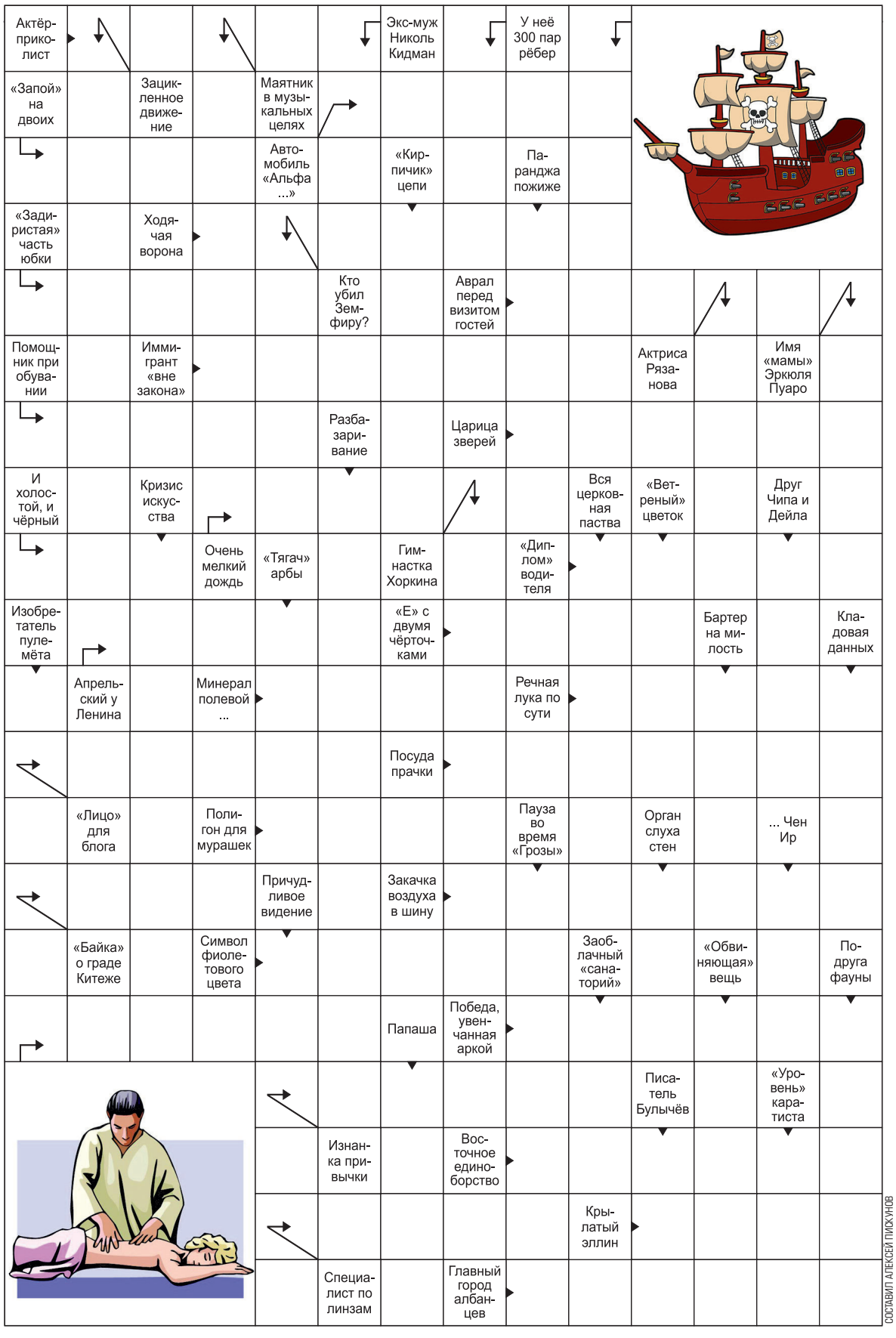
«Спортом я занимаюсь с детства, это, можно сказать, наследственное, так как мой папа, Алексей Хорошунов, — чемпион СССР по самбо, — рассказывает Антон Хорошунов. Сам Антон является обладателем синего пояса по бразильскому джиу-джитсу, призером Саратовской и Воронежской областей по грепплингу, кандидатом в мастера спорта по регби и имеет 1-й разряд по самбо и 3-й разряд по боксу. — Но в последние годы я сосредоточился на грепплинге и бразильском джиу-джитсу».

Бразильское джиу-джитсу — боевое искусство, основанное на принципе, в соответствии с которым человек слаборазвитого телосложения может успешно защититься от более сильного противника, используя надлежащую технику, и победить его. Грепплинг считается европейской модификацией джиу-джитсу, которая сочетает в себе технику всех борцовских дисциплин с минимальными ограничениями по использованию болевых и удушающих приемов.

Так что теперь деповчане под руководством Антона Хорошунова активно осваивают эти виды борьбы, наиболее экстремальные из всех.

«Идею оборудования зала для борьбы мы вынашивали несколько лет, — говорит Алексей Попков. — У нас уже есть тренажерный зал, в нем же можно играть в мини-футбол, волейбол, баскетбол. Хотелось создать еще и спортивную секцию, тем более что у нас работает спортсмен».

Профессиональный мат для борьбы приобрели с помощью Дорпрофжел на Приволжской дороге, мягкие стенные панели, помогающие избежать травм, изготовили сами: в столярном цехе сделали фанерные панели нужного размера, обтянули мягким наполнителем и обернули винил-кожей. Тренировки охотно посещают как взрослые, так и их дети. Желающих столько, что количество занятий придется увеличивать — небольшой зал всех бойцов не вмещает.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 9

По горизонтали: Королек. Дюна. Табурет. Тьма. Коко. Тустеп. Мажор. Прах. Митя. Тамбов. Дамбо. Анфас. Посул. Клоп. Файл. Досуг. Опара. Стек. Рампа. Джип. Бон. Рута. Аккорд. Элли. Обоз. Перс. Икра. Удел. Гейм. Суши. Оман. Упадок. Код. Штат. Киви.

По вертикали: Гюльчатай. Катакомба. Рубик. Лорд. Кит. Орион. Опята. Тату. Уха. Тубус. Павел. Франт. Склока. Подарок. Опора. Ушу. Самбо. Гранд. Порт. Желудок. Приплод. Торгаш. Абсент. Азимут. Корсак. Ауди. Пики. Шов.

ИСТОРИЯ

Шаропоезд Ярмольчука

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

О революции в России написано достаточно, но почему-то многие, грустя по дореволюционным устоям жизни, забывают об одном: одновременно с революционными потрясениями тогда произошел слом в том числе и инженерного сознания. Многие изобретения тех лет содержали в себе рациональные идеи, опередившие время. Как, например, шаропоезд Николая Ярмольчука.

Николай Григорьевич работал монтером пути на Московско-Курской железной дороге в Москве. Но вот не нравилось ему движение вагонов по рельсам — и стучит, и гремит, ну некрасиво же! И в 1924 году Ярмольчук придумал: а что если вместо дисковых колес использовать шары и запустить их по желобу? Такое колесо само себе и жесткая ось колесной пары, и коническая поверхность качения во всех направлениях. А если его сделать достаточно большим, то еще и эффект гироскопа добавится — будет не вагон, а ванька-встанька, которого не уронить. Значит, и скорость у нового вида транспорта может быть огромной — насколько позволит мощность двигателя.

В 1929 году в МИИТе большому начальству показали модель такого вагона. Она произвела фурор: вагончик шустро носился по уложенному на полу лотку, лихо проходя радиусы и не проявляя попыток улететь куда-нибудь в сторону.

В итоге в том же 1929 году при Наркомате путей сообщения создали специальный отдел — бюро опытного строительства сверхскоростного транспорта по разработке и реализации изобретения Ярмольчука. Конструктору дали сотрудников и возможность реализовать свои наработки. В марте 1931 года заместитель председателя Совета народных комиссаров и Совета труда и обороны СССР Валериан Куйбышев ознакомился с работами бюро и опытными моделями. А в апреле того же года было решено изготовить первый экспериментальный шаровагон и построить шародром около подмосковной станции Северянин Ярославской железной дороги.

Вагон был готов в апреле 1932-го. Не совсем настоящий — уменьшенный в пять раз, но уже способный вместить двух пассажиров. Правда, пока только лежа на специальных клеенчатых подушках: высоты игрушечного вагончика не хватало, чтобы человек мог свободно сидеть. Вагон представлял собой цилиндр диаметром около 80 см и длиной более шести м с окошками-иллюминаторами, игравшими декоративную роль. Опирался вагон на пару обрезиненных полых стальных шароидов — так изобретатель назвал катки в форме шара со срезанными боковинами.

По разным причинам работы были прекращены, но шли годы, и некоторые заложенные в шароэлектролотковых составах идеи находили подтверждение практикой. Уже не в едином проекте, а сами по себе, поштучно. Во многих странах есть поезда метро на обрезиненных колесах, скоростным поездам придают обтекаемые «самолетные» формы. Придуманные Ярмольчуком в добавление к обычным воздушные тормоза в виде поднимаемых тормозных щитков давно стали обычными не только в авиации.

Так что при всей фантастичности монорельсового шаролоткового проекта отдельные его элементы опередили свое время.

СИГНАЛ
№ 10 (1038) 25–31 марта 2021 года

РЫБАЛКА

Достать из-подо льда

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Окунь, сорожка и густера стали основными трофеями участников турнира Дорпрофжел на КбшЖД по подледному лову рыбы.

В мероприятии участвовало более 30 работников и ветеранов железнодорожных предприятий. Самые удачливые вернулись домой со спортивными наградами и призами.

Ловили в Дубовском затоне Волги у села Кануевка. Большую часть рыбаков сюда доставил автобус — организовал профсоюз. Кто-то прибыл на подледную охоту своим транспортом.

Открыл соревнования председатель Дорпрофжел на КбшЖД Альберт Премилов. Он отметил, что профсоюз выводит рыбаков на лед уже третий год подряд, поэтому данному мероприятию вполне можно придать статус традиционного. Удачи, как водится, он никому не пожелал. Напутствовал по-рыбацки лаконично: «Ни хвоста, ни чешуи», а затем и сам подключился к волнительному процессу.

Старт турниру был дан в 09:00. Ловить вменялось только на мормышку. Еще правила запрещали использовать более двух удильников и более двух крючков.

Лунки пробурены, места обустроены. За дело!

К делу каждый подходил по-своему, со своей тактикой, секретами прикорма рыбы. Кто-то периодически переходил с места на место в поисках клева, кто-то терпеливо сидел у избранной лунки. Некоторые мониторили ситуацию подводными видеокамерами и эхолотами. И каких только мормышек по раскраске, форме и конструкции ни окунулось в этот день в ледяную воду. Взмах удильником, интервал, досылка мормышки почти до дна, маленькая пауза и снова вверх.

Рыба мастерам откликнулась. В основном шел окунь — этот распространенный хищный полосатик, не теряющий активности даже в зимнюю пору. Везло, впрочем, не всем.

Мормышинг продолжался несколько часов, и все это время за процессом придирчиво наблюдали арбитры. В 15:00 прозвучал сигнал к завершению соревнования, и рыбаков пригласили на площадку взвешивания. Вот он — момент истины.

В победители турнира вышел машинист эксплуатационного локомотивного депо Кинель Евгений Хусаинов. Его улов оказался самым увесистым — 2 кг 388 г. Вместе с кубком чемпиону достался главный приз — профессиональный рыбацкий рюкзак.

ФОТО ИЗ АРХИВА ДОРПРОФЖЕЛ НА КБШЖД

В призовую тройку также попали электромеханик Самарского РЦС Евгений Леонов и машинист из Кинеля Андрей Калачев. В довесок к уловам счастливчики получили медали и рыболовные ящики.

В качестве утешения остальным участникам рыболовного марафона вручили по шпуле с зимней рыболовной леской — полезное пополнение в арсенале рыболова-зимника.

«Философия любой рыбалки состоит в единении с природой и отрешении от будничной рутины. Не зря говорят, что время, проведенное за ловлей рыбы, Бог не засчитывает в отмеренный человеку жизненный срок», — поделился по возвращении на базу один из организаторов турнира — заведующий отделом социальной сферы Дорпрофжел на КбшЖД Олег Зайченко.

ЖИВОТНЫЕ

Усатый талисман Шумихи

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Породистый голубоглазый кот уже несколько лет встречает поезда, прибывающие на остановочный пункт 102 км Кругобайкальской железной дороги. А знаменитым на всю страну его сделал помощник машиниста электровоза эксплуатационного локомотивного депо Иркутск-Сортировочный Алексей Белик.

«Мы с женой Марией были на экскурсии по Кругобайкальской железной дороге, — рассказывает Алексей Белик. — Вышли из вагона в поселке Шумиха, а там красивый котик стоит передними лапами на нижней ступени лестницы, заглядывая внутрь вагона».

«Надо же, угощения от пассажиров ждет!» — умилялись окружающие. А Мария Белик попросила супруга поснимать котейку: фотография — давнее и любимое дело Алексея. В соцсетях он позиционирует себя как фотограф и размещает много своих художественных снимков из поездок. Благодаря чему небольшой репортаж о котике опубликовала газета «Комсомольская правда», вмиг сделав его знаменитым.

ФОТО АЛЕКСЕЯ БЕЛИКА

Котик, кстати, вниманием к своей персоне фотографа был доволен — позировал с удовольствием и не капризничал.

Многие думали, что кот бродячий. Однако по просьбе «Сигнала» Алексей Белик выяснил, что четвероногого красавчика зовут Василий, и живет он в семье местного рыбака. Одно ухо у него отморожено, шерсть на боку подпалилась от печки-буржуйки.

Словом, такой повидавший жизнь, но все еще доверяющий людям, солидный котомужчина. Внешне одновременно похож на рэгдолла, священную бирманскую, невскую маскарадную и прочих, с примесью сиамских, породу. Оттого и голубоглаз.

По одним данным, он встречает все туристические поезда и спешит на станцию, едва заслышит гудок паровоза. Ни снег ему нипочем, ни дождь. Пассажиры частенько подкармливают смелого кота, так что он давно смекнул, что к чему, и теперь ждет от приезжих угощения. Проводники тоже иногда привозят усатому вкусняшки.

По другим сведениям — кот предпочитает проводить время среди туристов на базе «Шумиха», а к поезду приходит время от времени. Особенно любит детей, что лишний раз подтверждает его дружелюбие.

КОРОТКО

МОСКВА НА ВЫСОТЕ

Профком моторвагонного депо Крюково Октябрьской магистрали поощрил участников конкурса «Умелые ручки» — детей и внуков работников предприятия экскурсией «Москва на высоте».

Как рассказала председатель ППО депо Елена Поликарпова, конкурс провели еще в декабре прошлого года, а поощрительная поездка состоялась в марте. 40 детей вместе с мамами и бабушками побывали на смотровой площадке и фабрике мороженного, расположенных на 89-м этаже башни «Федерация» Москва-Сити.

Ребята не только увидели шикарный панорамный вид на столицу и то, как сладости попадают на конвейер, но и продегустировали сливочный пломбир в хрустящем стаканчике в неограниченном количестве.

ПРИСТУПЯТ К ТРЕНИРОВКАМ

К регулярным занятиям приступят в ближайшее время члены физкультурно-спортивного клуба (ФСК) Самарской дирекции связи ОАО «РЖД».

Занятия будут проводиться в спортивном манеже Самарского национального исследовательского университета имени академика Королева. Договор со спортивным объектом будет действовать до конца года.

«Наш ФСК был зарегистрирован недавно. Его основной задачей станет привлечение работников к регулярным занятиям физкультурой и спортом. Главным направлением выбрали бадминтон. В дирекции есть опытная представительница этого вида спорта, готовая повести за собой. Это электромеханик Самарского РЦС, кандидат в мастера спорта Валерия Пугачева», — рассказала председатель профсоюзной организации дирекции Татьяна Плохотникова.

СУЛЬЧИНЫ В ТОЛМАЧАХ

Сотрудники Информационно-вычислительного центра Московской железной дороги отпраздновали масленицу у тверских карел в деревне Толмачи.

Железнодорожники прошлись по всем обычаям карельской масленицы: умаслили лесного хозяина — медведя, водили хороводы, пели, участвовали в частушечных поединках, отведали карельских блинов, которые здесь называют «сульчины». В завершении каждый изготовил для себя карельскую куклу-оберег Муччо, попрощался с Дедом Морозом Луми Тайкури, а кульминацией праздника стало сжигание чучела Морены.

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: (499) 262-17-66
Факс: (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» 125284, 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, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати: 29866
Общий тираж: 96 880 экз.
Номер подписан: 23.03.2021 г. №