

С учетом местных особенностей

РУТ (МИИТ) готовится подписать соглашение между студенческой первичкой и руководством вуза.

Стр. 02

Оплата за допработу

Правовая инспекция труда помогла работникам ЖТК получить зарплату в полном объеме.

Стр. 04

Назад в будущее

Киберспортивный турнир, посвященный 50-летию БАМа, прошел в Москве и Хабаровске.

Стр. 07



Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 40 (1156)

16-22 ноября
2023 года

t.me/rosprofzhel_rzd



youtube.com/@user-rr3cf6gl2q



vk.com/rosprofzhel_main



rosprofzhel.ru



Машинистов приглашают на Восток



Локомотивным бригадам за переезд на Дальний Восток полагается выплата

Кадры

Работникам локомотивных бригад с любой из дорожных сетей РЖД, которые до 31 декабря 2024 года решат трудоустроиться в эксплуатационные локомотивные депо Забайкальской, Восточно-Сибирской и Дальневосточной железных дорог, полагается выплата в 250 тыс. руб.

Положение о единовременном вознаграждении подписано в Дирекции тяги.

Документ принят для привлечения и закрепления работников на этих трех магистралях. Машинистам и помощникам, которые до 31 декабря 2024 года переведутся со своей дороги в подразделения Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорог, полагается

единовременная денежная выплата. Но только после шести месяцев непрерывной работы.

При этом, если машинист или помощник до истечения этого срока переведутся на должности, не относящиеся к локомотивным бригадам, то

наблюдается дефицит кадров.

«В локомотивном хозяйстве среднесписочная численность по всем видам деятельности отстает от планового показателя более чем на 800 человек. Укомплектованность штата без учета находящихся в отпуске

на 88,2%. По итогам девяти месяцев 2023 года текучесть кадров составила 3,33%, но если учесть уволенных по соглашению сторон, то реально она определится без малого в 5%», — отметила заведующая отделом социально-экономической защиты Дорпрофжел на ДВЖД Елена Орехова.

Выше среднестатистической текучесть кадров на Транссибе — в эксплуатационных локомотивных депо Уссурийск, Партизанск и Смоляниново, на Северном широтном ходу — на предприятиях Нового Ургала и Советской Гавани, а также в депо Южно-Сахалинск.

В итоге часы сверхурочной работы на одного работника локомотивной бригады за прошедший период года уже составляют порядка 70-ти.

Окончание на стр. 02

Если машинист или помощник до истечения этого срока переведутся на должности, не относящиеся к локомотивным бригадам, то выплату не получают.

выплату не получат. Если на должность заместителя начальника депо по эксплуатации, машиниста-инструктора локомотивных бригад — получают.

На железных дорогах Дальнего Востока действительно

по уходу за детьми и мобилизованных по категории «машинисты» составляет 98,3%, по категории «помощники машинистов» — 98,9%. К расчетному нормативу машинисты и их помощники укомплектова-

Соцсети

Совет в Душанбе

В Душанбе 8-9 ноября прошло 66-е заседание Совета Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников.

В повестке были вопросы о текущей ситуации и действиях членских организаций МКПЖ по защите интересов членов профсоюза, о подходах членских организаций к цифровизации управленческих, организационных функций и финансовой деятельности профсоюзов, о выполнении Меморандумов о приграничном сотрудничестве профсоюзов МКПЖ.

Техинспекция пошла по мессенджерам

Техническая инспекция труда профсоюза завела свой телеграм-канал. За два месяца существования на него подписались уже более 1000 человек.

Специалисты техинспекции публикуют в телеграм-канале новости профсоюза, начиная от первичных профсоюзных организаций отдельных предприятий до Дорпрофжелов и ЦК профсоюза. Обновление бытовой техники в бытовых помещениях, улучшение санитарно-бытовых условий работников, обеспечение средствами индивидуальной защиты — эти и другие вопросы поднимаются в телеграм-канале. А также такие, как изменения трудового законодательства, нововведения в области охраны труда, советы, рекомендации и инструкции по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте.

Подписаться можно здесь



Зарботная плата работников АО «Желдоручет», «ФПК» с 1 ноября проиндексирована на **2,12%**.



ВУЗ

С учетом местных особенностей

В Российском университете транспорта готовятся к подписанию соглашения между студенческой первичкой и руководством вуза. С этого года профильные университеты при разработке документа могут опираться на типовое Соглашение между первичной профсоюзной организацией студентов и образовательным учреждением железнодорожного транспорта. Что это такое, «Сигналу» рассказал эксперт сектора молодежной политики аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Вячеслав Солохов.



— Вячеслав Борисович, что такое соглашение для вуза?

— Обучающиеся в лице ППО студентов и администрации вузов также являются социальными партнерами, как работники и работодатель. Чтобы партнерство успешно реализовывалось и развивалось, требуются определенные условия. Их и помогает создать соглашение.

— Соглашение равнозначно колдоговору?

— Основное отличие заключается в том, что в большинстве



случаев соглашение не имеет под собой финансовой основы, как колдоговор. Кроме того, процесс подготовки и подписания коллективного договора прописан в трудовом законодательстве, тогда как взаимоотношения студентов и руководства вуза не так подробно описаны.

— Исходя из этих различий, что должно быть в соглашении?

— Оно охватывает все сферы жизни студентов. Это организация учебного и воспитательного процесса, жилищно-бытовые условия студентов, культурная и спортивная жизнь вуза. В нем

прописано, какие права и обязанности имеют как администрация, так и студенческая первичка.

Проект типового соглашения составлен на основе уже действовавших — а их на тот момент было шесть — соглашений в университетах путей сообщения. Наиболее качественно проработанным документом оказался документ Сибирского государственного университета путей сообщения. Получился образец, к которому стоит стремиться, но с учетом местных особенностей.

— Какие университеты уже заключили соглашения на основе типового проекта?

— Как я уже говорил, на момент его создания подобные документы уже были в шести вузах, студенты которых являются членами РОСПРОФЖЕЛ. С тех пор некоторые из них уже подписали обновленное, ориентируясь на типовое соглашение. А Уральский и Петербургский государственные университеты путей сообщения подписали документ впервые.

Беседовала
Ольга Прямыцина

Кадры

Машинистов приглашают на Восток

Окончание.
Начало на стр. 01

Укомплектовать штат на ДВЖД проблематично, так как население уезжает в западные и центральные регионы страны, а также снижается доля населения трудоспособного возраста.

Вариантом выхода из ситуации стала практика направления в командировки машинистов и помощников из других региональных дирекций тяги. Ежемесячно на полигоне ДВЖД трудятся от 330 до 560 командированных работников в зависимости от сезонной нагрузки.

Проблема нехватки локомотивщиков остро стоит и на ВСЖД. «Текущая кадровая ситуация увеличилась за последние годы, и данная тенденция продолжает набирать обороты», — говорит председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Иркутск-Сортировочный Александр Габралян.

По словам председателя ППО эксплуатационного локомотивного депо Вихоревка Оксаны Гутовой, на предприятии в данный момент работает 11 командированных с депо ВСЖД. Между тем еще в 2021 и 2022 годах Вихоревка сама командировала своих работников на ДВЖД. В итоге все они перевелись работать на Дальневосточную магистраль.

«Привлечение работников локомотивных бригад с других дорог путем дополнительного стимулирования, как одно из мероприятий, может, и неплохо, но какая работа проводится с целью сохранения действующего штата?» — говорит председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Иркутск-Сортировочный Александр Габралян.

Например, как рассказала Елена Орехова, работники Дальневосточной дороги могут рассчитывать на ежемесячную премию в размере от 20 до 36% в зависимости от региона обслуживания. Но самая привлекательная мотивация для устраивающихся на ДВЖД — возможность с первого дня работы получать максимальные «северные» надбавки (решение об этом принято в октябре).

Александр Габралян предлагает, в частности, для удержания кадров на ВСЖД рассмотреть возможность дополнительного стимулирования локомотивных бригад с помощью компенсируемого социального пакета. Сейчас право на него распространяется не на все эксплуатационные локомотивные депо дороги.

Ольга Прямыцина,
корр. «Сигнала»,
Наталья Соловьева,
Анастасия Громова,
Дорпрофжел на ДВЖД,
ВСЖД

Ситуация

Право на обед

Ольга Прямыцина,
корр. «Сигнала»

Центральная дирекция инфраструктуры обратилась в РОСПРОФЖЕЛ с просьбой выразить мнение на предложение установить «плавающий» обеденный перерыв для определенных категорий работников. Но, по мнению профсоюза, правовых оснований для этого не имеется.

Правовые инспекторы труда профсоюза не раз обращали внимание руководителей подразделений Центральной дирекции инфраструктуры на то, что осмотрщикам-ремонтникам вагонов и операторам дефектоскопной тележки вопреки требованиям закона не предоставляются перерывы для отдыха и питания во время, предусмотренное правилами внутреннего трудового распорядка.

Это связано с характером их работы: неравномерным подходом поездов, выполнением установленных норм простоя под обработкой и технологическими требованиями производства работ.

Напомним, что в соответствии с Трудовым кодексом РФ в течение рабочего дня или смены работнику должен быть предоставлен перерыв для отдыха

и питания продолжительностью не более двух часов и не менее 30 минут. В рабочее время он не включается. При этом данный перерыв — это время, в течение которого работник свободен от исполнения трудовых обязанностей и которое он может использовать по своему усмотрению, в том числе вправе покинуть рабочее место.

Однако не всегда для указанных категорий железнодорожников эта норма применима. Даже если время обеденного перерыва зафиксировано в правилах внутреннего трудового распорядка, специфика их работы не всегда позволяет отдыхать в определенное время и, как итог, сотрудники привлекаются к работе во время обеденного перерыва.

В качестве решения проблемы Центральная дирекция инфраструктуры предлагает ввести для работников, не имеющих возможность оставлять свои рабочие места во время, регламентированного перерыва, так называемый ими «плавающий» обеденный перерыв, который не будет включаться в рабочее время. То есть определить период, например, с 12 до 14 часов, в течение которого работник по согласованию с руководителем смены может пообедать в течение 30 минут.

Правовая инспекция труда профсоюза настаивает на том, что железнодорожникам, не имеющим возможности оставлять свои рабочие места, не может устанавливаться перерыв для отдыха и питания, не включаемый в рабочее время. Данная позиция основана на положениях ч. 3 ст. 108 ТК РФ, согласно которой работодатель обязан обеспечить работнику возможность отдыха и приема пищи в рабочее время.

«Законодатель исчерпывающе и однозначно определяет обязанность работодателя (при-

чем без какой-либо временной регламентации) обеспечить работнику возможность отдыха и приема пищи в рабочее время на работах, где по условиям производства (работы) предоставление перерыва в этих целях невозможно», — говорит руководитель правового департамента аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ — главный правовой инспектор труда профсоюза Евгений Голенко. — Перечень таких работ, а также места для отдыха и приема пищи определяются правилами внутреннего трудового распорядка».

Фото Владислава Куликова



Специфика работы осмотрщика вагонов не предполагает фиксированного времени отдыха и обеда



Волонтеры

Железнодорожники в финале

Ольга Прямыцина,
корр. «Сигнала»

Проект Западно-Сибирского дорожного совета по корпоративному волонтерству «Уроки о важном» стал единственным из всех проектов, поданных от ОАО «РЖД», который прошел в финал премии #МЫВМЕСТЕ. Впереди еще очная защита проекта в Москве, но независимо от того, каковы будут ее результаты, это уже успех.

«Наши проекты и ранее участвовали в премии #МЫВМЕСТЕ, однако в финал попали впервые, и это очень высокий результат», — говорит ведущий специалист по управлению персоналом Центра оценки, мониторинга персонала и молодежной политики ЗСЖД, секретарь дорожного совета по корпоративному волонтерству на ЗСЖД Никита Бергер.

Среди партнеров проекта — крупные компании и Дорпрофжел на ЗСЖД. Проект «Уроки о важном» проводится на полигоне магистрали с 2016 года. Он представляет собой занятия, которые волонтеры проводят для школьников: уроки мужества «Эшелон победы» о роли железнодорожников в Великой Отечественной войне и уроки безопасного поведения на транспорте.

В описании проекта на сайте dobro.ru говорится, что исследование, проведенное Московским гуманитарным университетом на тему «Отношение современной российской молодежи к подвигу советского народа в ВОВ», показало печальные результаты: четверть опрошенных ничего не слышали о Сталинградской битве, а каждый второй не смог назвать ни одного героя войны.

«Уроки о важном» направлены на расширение кругозора



Фото из архива Никиты Бергера

«Уроки о важном» на ЗСЖД проходят с 2016 года

Справка

Премия #МЫВМЕСТЕ проходит в этом году в третий раз. Ее цель — поддержать значимые инициативы, направленные на помощь людям и улучшение качества жизни в России и мире. Общественный грантовый фонд премии в 2023 году — 90 млн руб.

учащихся. Волонтеры демонстрируют школьникам фильм с воспоминаниями железнодорожников — участников ВОВ, читают лекции и проводят викторины на закрепление знаний.

На уроках безопасности дети знакомятся с правилами поведения на железной дороге, посещают станции, другие железнодорожные предприятия. Авторы проекта ставят перед собой задачу снизить не менее чем на 50% количество случаев детского травматизма.

«Мы проводим уроки для школьников, воспитанников подшефных детских домов, детских железных дорог, колледжей, вузов Новосибирска, Томска, Новокузнецка, Омска, Алтайского

края, Барнаула. Стараемся охватить весь полигон магистрали, — продолжает Никита. — Планируем масштабировать проект, выйти на полигоны других железных дорог, транслировать опыт, потому что нам есть чем поделиться. Надеемся, что в будущем проект станет не только дорожным, но и общесетевым».

Впереди у волонтеров — защита проекта. Победители международной премии #МЫВМЕСТЕ смогут выбрать себе наставника из числа членов Оргкомитета, известных государственных и общественных деятелей, первых лиц страны. Кроме того, они получат общественное признание, грант на реализацию инициативы и другие награды.

IV Съезд

Толчок развития

В преддверии IV железнодорожного съезда «Сигнал» продолжает рубрику, в которой профсоюзные активисты поделятся мыслями о том, какие темы должны обсудить участники мероприятия, на чем стоит сосредоточить внимание.



Светлана Фрейдина,
председатель ППО
Беловского центра
организации работы
железнодорожных
станций Западно-Сибирской
железнодорожной

станции Западно-Сибирской железной дороги:

— Железнодорожная отрасль является одной из самых крупных в стране. Она объединяет десятки тысяч разных специальностей, за которыми стоят люди.

За последние годы компанией «РЖД» много сделано для тружеников: улучшаются условия труда, анализируются вопросы всех сфер деятельности для дальнейшего развития отрасли. Но, несмотря на положительную динамику положения дел в сфере оплаты труда, зарплата железнодорожников в Кузбассе остается на низком уровне.

Во многих случаях номинальная зарплата растет за счет установления доплат: за расширение зон обслуживания, сверхурочной работы и труда в выходные дни и актуальной на сегодня зональной надбавки. Она ежегодно устанавливается для определенной ка-

тегории работников по причине текучести кадров.

Но наличие всех этих доплат приводит к тому, что на ряде станций заработная плата составителя поездов превышает зарплату заместителя начальника станции. Предлагаем установить на участках или станциях для всех работников единый процент зональной надбавки — 30%. Внеести изменения в методику расчета коэффициента текучести кадров: не исключать уволенных работников по соглашению сторон и расчет производности, учитывая все причины увольнения.

Еще один из важных вопросов, поднимаемых работниками и профсоюзными лидерами Кузбасса, — это качество спецодежды и спецобуви. Например, составители поездов отмечают низкое качество сапог «Север» (стали скользкие и холодные), у дежурных по станции претензии к качеству ткани, из которой отшиваются форменные рубашки. От приемосдатчиков груза и багажа, составителей поездов, сигнальщиков поступают предложения о рассмотрении возможности выдачи демисезонных курток и увеличения количества выдаваемых рукавиц зимних и летних, которые быстро изнашиваются.

Убеждена, что предстоящий съезд даст толчок развитию железнодорожной отрасли в решении проблемных вопросов.

Вопрос-ответ

Правовая консультация

На вопросы членов профсоюза отвечают правовые инспекторы труда РОСПРОФЖЕЛ.



Можно ли перенести основной оплачиваемый отпуск в случае его совпадения с учебным?

Можно. В трудовом законодательстве прописано, что ежегодный оплачиваемый отпуск должен быть продлен или перенесен на другой срок, если установлены ситуации, предусмотренные законодательством. Одной из таких ситуаций является совпадение времени ежегодного отпуска с учебным.

Кроме того, работодатели обязаны предоставлять сотрудникам возможность взять и учебный отпуск, и ежегодный основной оплачиваемый отпуск. Однако одновременное нахождение работника в двух отпусках не предусмотрено законом.

Так как учебный отпуск фиксируется на определенный период, переносить его нельзя. Следовательно, основной оплачиваемый отпуск должен быть продлен на время учебного или предоставлен в другое согласованное время с работодателем.

Михаил Данилушкин,
главный правовой инспектор
труда Дорпрофжел на ДВЖД



Может ли режим рабочего времени и времени отдыха конкретного работника отличаться от общих правил, действующих у работодателя?

В соответствии с нормами ст. 100 ТК РФ режим рабочего времени устанавливается правилами внутреннего трудового распорядка, а для работников, режим рабочего времени которых отличается от общих правил, установленных у данного работодателя, — трудовым договором.

Кроме того, в соответствии со ст. 57 ТК РФ режим рабочего времени и времени отдыха (если для данного работника он отличается от общих правил, действующих у данного работодателя) является обязательным условием трудового договора.

Таким образом, трудовым законодательством предусмотрена возможность договорного урегулирования вопроса о режиме труда и отдыха работника.

Включение в трудовой договор условия об индивидуальном режиме рабочего времени конкретного работника может быть реализовано при взаимном согласии сторон.

Сергей Дonya,
правовой инспектор труда
Дорпрофжел на ОЖД

Более 1,4 тыс.
уроков проведено

1,6 тыс.
волонтеров проекта

Проект
«Уроки о важном»
с 2016 по 2022 год

Более 32 тыс.
учащихся получили
знания о Великой
Отечественной войне,
правилах поведения на
железнодорожной

100 ребят из
детских домов
приняли участие
в проекте



ЖТК

Оплата за допработу

Ирина Токарева,
Дорпрофжел на СвЖД
Екатеринбург

Внеплановая проверка правового инспектора труда Дорпрофжел на СвЖД в Екатеринбургском филиале АО «Железнодорожная торговая компания» (ЖТК) помогла восстановить нарушенные права работников и получить зарплату в полном объеме.

В Дорпрофжел обратилась председатель первички АО «Железнодорожная торговая компания» (ЖТК) Елена Терещенко с инициативой проведения в филиале проверки по вопросам соблюдения требований законодательства при возложении на сотрудников дополнительной



работы, установления доплат и другим вопросам трудового законодательства.

«В мае — июне работники филиала кроме своей основной работы выполняли обязанности коллег, находящихся в отпусках,

— уточнила главный правовой инспектор труда Наталья Богданова. — Проверка показала, что дополнительная работа была оформлена и подтверждена документами, однако не была оплачена своевременно».

В адрес руководства филиала внесли представления. И по результатам их рассмотрения, переговоров и служебной проверки АО «ЖТК» работодатель согласился с требованием профсоюза.

«Это был длительный и непростой переговорный процесс, но надежным помощником стала председатель первички Екатеринбургского филиала ЖТК Наталья Воробьева, — поделилась Наталья Богданова. — Ее активная позиция в интересах работников позволила мне получать всестороннее содействие».

В итоге 10 работникам филиала выплатили доплаты за выполненную дополнительную работу и денежную компенсацию за несвоевременную выплату в общей сумме более 100 тыс. руб.

Спорт

Весомое попечительство

Вадим Кожуховский,
Дорпрофжел на КбШЖД
Самара

У железнодорожников-спортсменов Рузаевского узла Куйбышевской магистрали радостное событие — прибыли два новых тренажера, о которых они давно мечтали.

Все самое главное случилось во время розыгрыша Кубка РЖД и РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой, который в этом году провели в столице Мордовии Саранске. Между матчами председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев побывал в Рузаевке, чтобы встретиться с работниками узла, вручить награды профсоюзным активистам, а заодно посмотреть на спортивный объект, который не так давно появился у местных железнодорожников при поддержке руководства магистрали и Дорпрофжел.

Спортсмены рассказали о том, как с нуля обустроили свою спортивную зону — сначала

собственными силами, потом к процессу подключились профком эксплуатационного локомотивного депо, Дорпрофжел и Самарское подразделение РФСО «Локомотив».

«Обмолвились тогда о своей надежде на то, что когда-нибудь разживемся добротным комплексным тренажером на разные группы мышц. Его очень не хватало. Сергей Иванович внимательно выслушал и пообещал что-нибудь придумать», — рассказывает машинист, председатель узлового физкультурно-спортивного клуба и местный общественный представитель РФСО «Локомотив» Юрий Горшенин.

Вопрос был решен настолько быстро, что в это не сразу поверили. Не прошло и месяца, как в Рузаевку прибыл желанный тренажер, да не один, а сразу два. Трудно передать ликование, которое охватило местное спортивное железнодорожное сообщество.

«Мы очень благодарны проф-



Фото Дорпрофжел на КбШЖД

союзу и лично Сергею Ивановичу за столь весомое попечительство, которое помогает сделать невозможное возможным. Отработаем спортивными победами», — заверил Юрий.

Не поверить трехкратному серебряному призёру спартакиады РЖД по народному жиму и чемпиону Мордовии по гиревому спорту трудно. В последние

месяцы его ФСК заметно приросло. Сегодня в нем более 130 участников, и почти 40 регулярно занимаются в железнодорожной тренажерке.

Кстати, недавно Горшенин пригласили в Общественный совет при Рузаевском ЛОВД заниматься вопросами популяризации спорта и здорового образа жизни.

Условия труда

Микроклимат в норме

Юлия Воронина,
Дорпрофжел на ЮУЖД
Челябинск

Работникам Оренбургского локомотиворемонтного завода добавили тепла.

В январе при посещении цехов председателем ППО Оренбургского локомотиворемонтного завода Оксаной Гупаловой, обособленных подразделений Дизельремонтного, «Элмашремонт» и локомотивосборочного комбината, от работников посту-

пали жалобы на холод в цехах.

Работодатель по возможности принимал меры, обеспечивая сотрудников утепленными видами средств индивидуальной защиты. Однако это не позволяло полностью уйти от проблемы, поэтому председатель первички обратилась в Оренбургский филиал Дорпрофжел на ЮУЖД.

Технический инспектор труда Оренбургского филиала Дорпрофжел ЮУЖД Александр Инютин инициировал проверку соблюдения температурного режима в цехах с использованием технических

средств контроля. Все факты несоответствия параметров микроклимата были зафиксированы и доведены до руководства завода и обособленных подразделений в виде представлений.

По результатам проверки на заводе установили 19 калориферов, запустили приточно-отопительную систему на участках разборки и сборки, установили тепловые завесы на входе в локомотивосборочный комбинат и на въездных воротах, остеклили поликарбонатом зенитные фонари локомотивосборочного комбината.

Остался один незавершенный вопрос — это ремонт зенитных фонарей, из-за которых в подразделениях Элмашремонт было холодно. Их требовалось заменить, но денег не выделялось. Руководство Оренбургского филиала АО «Желдорремаш» обратилось к генеральному директору компании, после чего финансирование выделили. И сегодня зенитные фонари отремонтированы.

«В цехах стало заметно теплее, — отмечает Оксана Гупалова, — проведенная работа позволила улучшить условия труда работников локомотиворемонтного завода и подготовиться к зиме».

Коротко

Спецоценка вернула льготы
Машинистам мостовых кранов Улан-Удэнского локомотивовагоноремонтного завода АО «Желдорремаш» вернули льготы.

С просьбой проверить учет вредных факторов к техинспектору обратились машинисты мостовых кранов участка разборки электровозов логистического цеха. После проверки первичка предложила руководству завода провести в цехе внеплановую спецоценку условий труда (СОУТ) с участием профсоюза.

«Для более полного понимания, какие вредные факторы присутствуют, мы провели опрос среди машинистов. Эту информацию передали экспертам СОУТ. Они проанализировали данные, сделали замеры и представили результаты. В итоге — условия труда машинистов кранов оценены как вредные», — говорит технический инспектор труда Улан-Удэнского локомотивовагоноремонтного завода Андрей Сизых. И 15 работникам были установлены компенсационные выплаты в размере 4% тарифной ставки, а также семь дней ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска и право на назначение страховой пенсии досрочно.

Ремонт для семьи мобилизованного

Семье мобилизованного железнодорожника помогли отремонтировать жилье. Мужа начальника станции Курундус Новосибирского центра организации работы железнодорожных станций ЗСЖД Динары Патеевой мобилизовали в зону СВО в апреле этого года. Пока супруг находится за «ленточкой», Динара приобрела новый дом, так как предыдущий не отвечал элементарным жилищным нормам.

Однако финансы позволили приобрести домик, который также требовал ремонта — необходимо было поднять фундамент и отремонтировать крышу. За помощью Динара обратилась к председателю ППО и руководству Новосибирского центра.

До наступления холодов совместными усилиями профактива, волонтеров, молодежного совета удалось отремонтировать крышу и поднять фундамент.

Реконструкция в Ульяновске

В вагонном участке Ульяновск Федеральной пассажирской компании реконструировали административно-бытовое здание пассажирской технической станции. На первом этаже разместили ремонтные цеха, второй отдали под зону отдыха иногородних проводников, на третьем расквартировали управленческий аппарат и резерв проводников.

«Ремонт проведен с учетом требований к эргономике производства. Помимо новой мебели, помещения обустроили цифровой техникой», — сообщила председатель первички участка Маргарита Суворова.



Хобби

Живая память

Ирина Павлова,
корр. «Сигнала»

У специалиста отдела кадров, заместителя председателя совета молодежи Свердловской дистанции инженерных сооружений Александры Эссяр необычное для молодой женщины увлечение: военно-историческая реконструкция. Она — член клуба «Разведбат», который изучает историю и воссоздает военную технику и облик солдат, воевавших в составе сформированного в 1943 году в Свердловске Уральского добровольческого танкового корпуса.

Александра состоит на службе в роте связи. «Военной реконструкцией, — вспоминает она, — я увлеклась с подачи брата Никиты, который пригласил меня на организованную клубом реконструкцию. И так это действие «затянуло», что решила вступить в клуб».

Волонтерской деятельностью Саша увлекалась еще в юности, когда училась в Уральском государственном педагогическом университете по специальности «русский язык и литература». Летом она работала в детских лагерях отдыха. А в течение учебного года занималась с детьми, име-

ющими особенности развития, а также с ребятами из малообеспеченных и неблагополучных семей, попавших в трудные жизненные ситуации. Девушка помогала ветеранам, участвовала в различных патриотических мероприятиях.

Потом — замужество, рождение ребенка. На какое-то время Александра сосредоточилась на заботе о маленьком сыне. Учебу в университете пришлось оставить. Александра окончила железнодорожный колледж и уже пятый год работает в дистанции искусственных сооружений.

Когда вышла на работу из декрета, вернулась к общественной жизни, стала устраивать для женщин вечера отдыха.

«Мне тесно в кругу «дом — работа — дом», — сознается Александра, — хочется чего-то большего, быть причастной к важным для нашей страны событиям. Наверное, поэтому меня и привлекает историческое волонтерство. Ведь это движение направлено на изучение, сохранение и популяризацию истории. Мы, члены клуба, встречаемся с учениками средних школ, выступаем с лекциями, рассказываем про форму, которую носили солдаты, про их быт на передовой».

Поскольку Александра уча-

ствует в реконструкции как связист, у нее и форма соответствующая — гимнастерка, юбка, ремень, пилотка и сапоги. И, конечно же, шинель-скатка. Кроме того — фляжка, вещмешок, каска, лопатка, противогаз.

Чтобы «войти в роль», пришлось изучить флажковую сигнализацию, азбуку Морзе, устройство полевых телефонов.

«Проводная телефонная связь, — рассказывает Александра, — у нас работает бесперебойно. Мы протягиваем провод от одного штаба до другого, по телефону передаем сведения о передвижении войск. А рядом с нашим штабом — медсанбат. Там наши девочки — военные врачи, санинструкторы, которые помогают раненым. Словом, у нас все происходит, как на самом деле. И, кажется, что ты на машине времени переносишься в те самые «сороковые фронтовые», на поля сражений, где решалась судьба нашего Отечества. Очень рада, что мой девятилетний сын Марк, который раньше приезжал со мной на реконструкцию как зритель, с этого года стал ее участником. У него, правда, не военная форма, поскольку он находится среди членов клуба, представляющих мирное население. Мы отыскали ему рубаху, какую носили в сороковые



Фото из архива Александры Эссяр

годы, сшили по старым образцам кепку-шестиклинку. И он босиком носился по полю, где проходит реконструкция».

Приезжают на мероприятия, правда, пока в качестве зрителей, и коллеги Александры, члены молодежного совета. Не все готовы тратить свободное время

для участия в них. Но для Александры Эссяр этот вопрос решен: «Цель реконструкции — сохранить историческую память народа. От этого зависит, в какой стране мы будем жить через десять, двадцать, тридцать лет. В какой стране будет жить мой сын».

Лидер

За все в ответе

Ирина Павлова,
корр. «Сигнала»

История семьи председателя ППО Кошурниковской дистанции пути Красноярской дирекции инфраструктуры Ирины Вавиловой тесно связана с историей Красноярской дороги, а точнее, южного ее хода, на котором работали Иринины родители — строители «трассы мужества» Абакан — Тайшет.

По их стопам пошла и дочь. И хотя сначала Ирина поехала учиться в Абаканский педагогический институт, после первого курса вернулась домой и поступила в Кошурниковскую дистанцию пути, где в то время бригадиром работала ее мама.

Начинала девушка с должности уборщицы, а когда ее перевели в рабочие земляного полотна, она, чтобы получить профильное образование, поступила на заочное отделение железнодорожного колледжа и присматривалась к работе диспетчеров — училась у них.

«Как-то меня поставили на подмену, — вспоминает Ирина. — Попробовала и справилась. А когда одна наша диспетчер ушла на пенсию, стала работать вместо нее».

Когда Ирину спрашивают о ее профсоюзном стаже, она говорит, что состоит в профсоюзе всю

жизнь. Это, конечно, преувеличение, но про профсоюз она, действительно, слышала с детства: ходила на детские праздники и участвовала в конкурсах, организованных профкомом, ездила в пионерский лагерь и на экскурсии. И, естественно, когда сама оформилась на работу в дистанцию, написала заявление о приеме в профсоюз.

Она не ждала, пока председатель первички попросит ее о помощи в организации мероприятий, а сама выступала с инициативой, которая, как известно, «наказуема». Поэтому, даже не будучи членом профкома, Ирина занималась подготовкой вечеров отдыха для работников дистанции, принимала участие в узловых мероприятиях — как культурных, так и спортивных.

Вавилова стала помогать Дине Ивановне Ивановой, которая с 70-х годов ухаживала за местом захоронения погибшего здесь Александра Кошурникова, руководившего экспедицией изыскателей, исследовавших местность для будущей трассы Абакан — Тайшет (в честь него поселок и получил свое название). Позже она передала бразды правления Ирине, которая сейчас возглавляет отряд волонтеров «Кошурниковец», которые ухаживают за могилами Кошурникова и ветеранов Великой Отечественной



Фото из архива Ирины Вавиловой

войны.

В 2020 году Вавилову избрали председателем ППО, объединяющей 87% работников (из 260 — 222 члена профсоюза).

Первое, с чем она столкнулась в новом статусе, была проблема с зимней спецобувью. «К нам приходили сапоги-маломерки, не соответствующие заявленным размерам, — поясняет Ирина. — Например, проставлен размер 45, а они с трудом налезали на ногу 43 размера. Создали комиссию, в которую вошли технический инспектор труда Абаканского региона Алексей Стельмашенко, кладовщик, уполномоченные по охране труда, представители пред-

приятия-производителя. Мы написали претензионный акт, обувь нам поменяли. С тех пор проблем с размерами больше нет».

Ирина считает, что в ответе за все, что происходит в дистанции. Она контролирует и организацию горячего питания в «окна», благодаря чему с этим не бывает перебоев, и доставку людей к месту проведения работ. Ведь протяженность дистанции большая — с 483-й по 640-й километр, пешком не дойти и не на всякой машине проедешь. На предприятии есть два КамАЗа, которые за оранжевый цвет прозвали апельсинами. Есть договор с автопредприятием на доставку работников. Но, случается, что авточасов не хватает, да и не везде подъедешь на машине из-за бездорожья. «Тут выручает рабочая электричка», — говорит Ирина.

Сейчас у Вавиловой возникла «спортивная» проблема. Большая часть работников дистанции — молодые люди, которые хотят ходить в тренажерный зал, ездить на рыбалку, участвовать в спортивных соревнованиях.

Однако в поселке Кошурниково совсем нет спортивной инфраструктуры.

«Был у нас ФСК «Локомотив», — сетует Ирина. — Но его закрыли. Мы пробовали проблему решать самостоятельно — не получилось. Сейчас Дорпрофжел

на Красноярской дороге подключился вместе с начальником дороги. Идет процесс перевода квартиры из фонда служебного жилья в нежилое помещение, чтобы там сделать ремонт и организовать тренажерный зал».

Пока этого нет, председатель ППО организует рыбалки (работники дистанции увлекаются и подледным ловом), поездки ребят на спинбол. Это, конечно, не заменит спортивные тренировки. Но хоть как-то люди отдохнут.

Уже началась подготовка к Новому году. Для детей работников дистанции в Кошурниково профсоюзная организация организует елку. А для тех ребятшек, которых родители не смогут привести с линии, организованы конкурсы — детского рисунка и самодеятельности. В профком заставят рисунки и пришлют ролики с записью выступлений — как дети поют, танцуют, читают стихи. В соцсети «ВКонтакте» создадут группу, куда войдут члены жюри, которые и определят победителей. Дети получают призы от Деда Мороза и Снегурочки.

Ждут подарков и монтеры пути. В дистанции стало традицией поздравление профсоюзного Деда Мороза, который приезжает к путейцам в канун праздника прямо на место проведения работ, чтобы вручить подарки и пожелать удачи.



ПРОГРАММА СТРАХОВАНИЯ "ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ЗАЩИТА"

Страхование жизни, здоровья
и риска непрохождения
медицинской комиссии

- > более 13 тысяч работников застраховано
- > 1000 человек получили страховые выплаты

КТО МОЖЕТ ЗАСТРАХОВАТЬСЯ:

Работник, связанный с безопасностью движения поездов, который проходит обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры

СТРАХОВАЯ СУММА (выплата):

от 100 000 до 1 000 000 рублей
по выбору работника

ОРГАНИЗАТОР СТРАХОВАНИЯ

ООО "ДОРПРОФЗАЩИТА"
страхование работников
на все случаи жизни

Контакты:

Сайт: dorprf.ru

Электронная почта:

rzd@dorprf.ru (интернет)

DPZ_SkorobogatovVU@msk.rzd (интранет)

Оформление полиса:



8 926 600-60-70

8 926 600-60-40

8 926 115-95-13



Турнир

Назад в будущее

Наталья Соловьева,
Дорпрофжел на ДВЖД
Хабаровск

Киберспортивный турнир под девизом «Назад в будущее» между командами МОО – ППО работников аппарата управления ОАО «РЖД» и Дорпрофжел на ДВЖД прошел 11–12 ноября.

В Москве, и Хабаровске, и в

двух временных поясах одновременно сразились на футбольном поле в видеоигре FIFA любители виртуальной реальности. Турнир приурочили к 50-летию БАМа.



В Хабаровске для участия в турнире собрались представители ведущих железнодорожных профессий – машинисты, осмотрщики–ремонтники, монтеры пути с самых отдаленных

станций и разъездов Дальневосточной магистрали, а также студенты Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

По итогам 16 матчей 1-е место в турнире занял студент ДВЖД Василий Емельянов, 2-е место – у работника аппарата ОАО «РЖД» Артема Чурилова, 3-е место – у помощника машиниста тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск-на-Амуре Аббасова Салех Вагиф оглы.

Составил Алексей Пискунов

Ненас- тоящий дом					Перво- бытный мора- торий		Учёные Пьер и Мария			
Нычка тёщи Кисы		«Дама- строй»	Жучий штат							
			Её глазки на клубе		Осме- левшая неж- ность		Ручка сун- дука			
Самое крупное созвез- дие		«Очный» лекарь								
					«Крыша» для мотора		Гараж- ный подвал			
Кому Голлум откусил палец?		Каждый из авторов Библии						«Уши» под- лодки		Чехол для ноги
					Опти- ческий дально- бойщик		Модель- ный или игорный			
Компо- зитор Оффен- бах		Члено- вреди- тель						Родной штат девочки Элли	Стремя по функции	Грецкий крепьш
			Сто- лица Канады	Глазной усили- тель	Граница между реками		Крючок, кото- рый на взводе			
Карли- ковая планета					«Убега- ющая» ткань				Утоп- ленная у Тур- генева	Живо- писная оправа
	Жид- кость в моторе		«Битый лоб»					Теле- фонный адрес		
					Состо- яние после войны					
	Основа воздуш- ного шарика		Мышца- «дели- катес»				Причина награж- дения	Муж Патри- кеевны		Квар- тет се- зонов
				Эпизод в пьесе	Досье на себя					
	«Вау- летка» на окне		Пике уровня жизни				Заточка для ко- го- тков	Рифмо- ванная хвала	Малыш «с мотор- чиком»	Спор- тивные горы в Европе
					Ребё- нок- юла					
								Вечно юный герой сказки		Взрыв- чатая начинка шашки
					Древний мате- матик		Лыком шит			
								«Басно- слов- ный» грек		
					«Шубный зверь» на леж- бище		Дебри исто- рии			

Ответы на сканворд, опубликованный в № 39

По горизонтали: Псков. Хокку. Форт. Лодочки. Щегол. Истома. Винсент. Штраф. Элли. Наркоз. Гну. Палатка. Треск. Елей. Лавр. Кварц. Иванов. Антанта. Гид. Блик. Горбыль. Баян. Зомби. Полубокс. Промях. Помело. Агент. Угар. Аркада.

По вертикали: Протестант. Котлован. Вход. Ткач. Турист. Олифа. Отсек. Кинозал. Омлет. Арина. Рукавица. Опера. Урбанизм. Лектор. Айва. Корт. Слог. Ликбез. Анды. Царь. Гном. Боб. Лук. Биплан. Японец. Лапта. Ухо. Омега. Спора. Мук. Лад.

История

Из кошелька императора

Сергей Юрьев,
внеш. корр. «Сигнала»

В 1888 году ежегодный убыток государственной казны от деятельности железных дорог оценивался в колоссальную сумму – около 40 млн руб. Император Александр III несколько лет требовал от министерства финансов ликвидировать в бюджете эту убыточную статью любыми средствами. Но большинство дорог были частными и сами устанавливали свои тарифы. «Железнодорожные короли» того времени ничем не рисковали, поскольку убытки ложились бременем на правительство, которое являлось гарантом всех акционерных обществ разных дорог империи.

Такая ситуация владельцев дорог, по воспоминаниям будущего премьера Сергея Витте, вполне устраивала. В конкуренции за груз и пассажиров они могли снижать цены до любых порогов. Лишь часть дорог иногда публиковала верхние планки цен на перевозки. Некоторые уже

стру финансов Ивану Вышнеградскому постепенно готовить реформу – выкуп всех магистралей из частных рук. И для начала найти инструменты для «прозрачной» системы тарифов. Государь знал, что Вышнеградский долгое время возглавлял правление Юго-Западных железных дорог.

Составить проект новой системы тарифного контроля министр позвал своего управляющего из Киева – Сергея Витте. Тот предложил именно в министерстве финансов создать департамент железнодорожных дел. Он обяжет все дороги ежегодно публиковать тарифы. Все спорные вопросы решать коллегиально в совете с представителями Минфина, МПС, таможни и МВД.

Государю инициатива очень понравилась. С этого проекта и началась государственная карьера будущего премьера. Хотя закончиться должна была уже на следующий день. Александру III донесли, что Витте «дерзко» отказался от переезда из Киева в Петербург. Когда император спросил о причине, выяснилось, что на месте управляющего до-

“
Магнаты на совещаниях в министерстве путей сообщения разводили руки и говорили: у нас все как в Европе и США. И не лукавили. По собственным тарифам жили все частные магистрали двух континентов. Однако «железнодорожные короли» скрывали часть правды. В Европе акционерные общества являлись полностью частными, не было никакой «поруки» за их убытки со стороны государства. Потому и тарифы не падали за уровень элементарной рентабельности.

попробовали вступать в соглашения с отправителями, давали преференции за гарантированный объем груза – так называемые рефракционные тарифы. И ничем не рисковали, поскольку дефицит им покрывала госказна. А в целом тарифного контроля со стороны государства не было никакого.

Магнаты на совещаниях в министерстве путей сообщения разводили руками и говорили: «У нас все как в Европе и США». И не лукавили. По собственным тарифам жили все частные магистрали двух континентов. Однако «железнодорожные короли» скрывали часть правды. В Европе акционерные общества являлись полностью частными, не было никакой «поруки» за их убытки со стороны государства. Потому и тарифы не падали за уровень элементарной рентабельности.

Выйти из невыгодных проектов правительство в России не могло. Все понимали: большинство дорог попросту развалится, их владельцы выведут свои капиталы и умоют руки. Тогда Александр III поручил новому мини-

роги Витте получает 50 тыс. руб., а на месте главы департамента министерства финансов будет получать только 8 тыс. Тогда царь попросил передать в Киев личную просьбу послужить Отечеству. Платить чиновнику столько же, как на дороге, он не может. Но ежемесячно Витте из своего кошелька будет доплачивать еще 8 тыс.

Тогда противники доложили императору, что у Витте чин в табели о рангах только IX класса – титулярного советника (даже не дает права на потомственное дворянство). И потому занимать должность главы департамента он все равно не может. Тем самым они только помогли его карьере. Решением Александра III создан уникальный прецедент – Сергей Витте единственный в истории, кто перескочил в табели о рангах сразу пять ступеней. Он все равно возглавил департамент и получил чин действительного статского советника IV класса. Во всей империи в 1888 году чиновников первых четырех классов было всего около 2 тыс. человек.



Волонтеры Северо-Кавказской железной дороги провели экологическую акцию на берегу Черного моря в детском оздоровительном лагере «Экспресс»



На старт Гатчинского полумарафона 12 ноября вышли 54 работника Октябрьской магистрали. Спортсмены преодолели дистанции в 2, 10 и 21,1 км



56 детей работников Дальневосточной магистрали провели осенние каникулы в Приморье — на базе отдыха Дорпрофжел на ДВЖД «Морской берег»



В Тайшете прошел семейный спортивный фестиваль «Мама, папа, я — спортивная семья». Победителем стала семья Мясовских из локомотивного эксплуатационного депо



Профком поликлиники «РЖД-Медицина» города Стерлитамак организовал для работников туристический поход по природному парку Зилим в Башкортостане



Среди молодежных команд профсоюзных организаций Курганского филиала ЮУЖД прошел осенний турнир по боулингу

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. Протасова

ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ
В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.

Адрес: 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д. 24
Телефон: (499) 262-17-66

Интернет: <http://rosprofzhel.ru>
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru
PryamitsynaOV@rpzt.ru
E-mail: volkovamn@cckrpgt.org.rzd

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.

Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, д. 38
Тел: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
<http://www.redstarph.ru>; E-mail: kr_zvezda@mail.ru
При перепечатке ссылка на «СИГНАЛ» обязательна.
Выходит 48 номеров в год. Общий тираж: 82 052 экз.
Номер подписан: 14.11.2023. Номер заказа:

