

Обед с доставкой

В Московской дирекции скоростного сообщения запущен «пилот» по доставке готовых обедов в пункт оборота.

Стр. 02

Такая разная зональная

Работникам Кузнецкой и Бугульминской дистанции пути КбшЖД увеличили зональные надбавки.

Стр. 05

Концессионеры против министров

Как графы Бобринские пытались навести порядок при предоставлении концессий частному капиталу на железнодорожное строительство.

Стр. 07



Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 41 (1157)

23–29 ноября
2023 года

t.me/rosprofzhel_rzd



youtube.com/@user-rr3cf6gl2q



vk.com/rosprofzhel_main



rosprofzhel.ru



Подарок будет с сюрпризом



Новогоднее поздравление станет спектаклем с участием детей и взрослых

Конкурс

Ирина Павлова,
корр. «Сигнала»

С 1 декабря стартует онлайн-конкурс «В Новый год с РОСПРОФЖЕЛ». Участвовать в нем могут как профсоюзные комитеты, так и дети членов профсоюза.

Конкурс будет проводиться по двум номинациям. В номинацию «Лучшее вручение детских новогодних подарков» приглашены участвовать профсоюзные комитеты, а номинация «Лучшая поделка из подарочной новогодней упаковки» открыта для детей работников, состоящих в рядах

профсоюза и получивших новогодний подарок РОСПРОФЖЕЛ.

Победителей в первой номинации определит жюри, а призы детской номинации определятся автоматически на онлайн-платформе — проектроспрофжел.рф в подразделе «Время молодых. Детство» — по количеству отданных за них голосов.

«РОСПРОФЖЕЛ уже подготовил сладкие подарки для детей, — говорит эксперт сектора молодежной политики аппарата ЦК профсоюза Вячеслав Солохов. — Яркие наборы ждут ребят. Большинство профлидеров, организуя вручение новогодних подарков, украшают помещение, под-

бирают музыкальное оформление, пишут сценарии, стараются сделать так, чтобы получилось не формальное мероприятие, а яркое и запоминающееся детям действо. Конкурс же среди профкомов способствует обмену опытом этой профсоюзной работы для всех ППО».

Ребятам же организаторы предлагают творчески «переработать» упаковку от подарка в интересную поделку и представить ее на конкурс. По словам Вячеслава Солохова, дети будут соревноваться в трех возрастных группах: до 5 лет, от 6 до 10 лет и от 11 до 15 лет. И если подросткам помощь родителей не будет нужна, то дошколятам

и младшим школьникам она понадобится. А это означает, что участие в конкурсе позволит детям не только развить творческие способности, но и заняться интересным делом вместе с родителями.

Конкурс пройдет в три этапа. С 1 декабря до 10 января участники должны зарегистрироваться на платформе и подать заявки по конкурсным номинациям.

С 12 по 21 января будут опубликованы представленные на конкурс работы. В это же время, используя свой электронный профсоюзный билет, на платформе регистрируются болельщики.

Окончание на стр. 03

Новости

Вступили по кнопке

Мир не стоит на месте, технологии защиты и обработки данных развиваются и совершенствуются. Поэтому в этом году заработал новый электронный сервис «Вступить в профсоюз». Теперь, чтобы стать членом РОСПРОФЖЕЛ, необходимо пройти электронную регистрацию, воспользовавшись qr-кодом. И студенты, поступившие в этом году в Челябинский институт путей сообщения, воспользовались данной возможностью. Благодаря новому сервису членами профсоюза стали 322 первокурсника. А студенты группы Д-113(Ч) в режиме онлайн протестировали его на открытой профсоюзной площадке «Шаг в завтра», которая прошла 17 ноября. Ребята также познакомились с историей возникновения профсоюза, узнали о льготах, прошли мастер-класс «Деловое общение».

Больше «скорее счастливых»

Восемь из десяти россиян считают себя счастливыми в той или иной степени. Из них 37% респондентов называют себя определенно счастливыми, 44% — скорее счастливыми, следует из опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ). При этом за последние полгода в окружении россиян уменьшилось количество счастливых людей. Если в марте 42% опрошенных называли близких и знакомых счастливыми, то в октябре их доля сократилась до 36%.

По данным ВЦИОМ, уровень счастья россиян постоянно растет: в 2013 году назвать себя счастливыми мог только 21% респондентов, в 2014 — 25%. С 2015 года уровень счастливых россиян не опускается ниже 30%.

На 2,12% с начала ноября проиндексирована зарплата работников компаний «РЖДстрой», «БетЭлТранс».



Решение

Обед с доставкой

Ольга Прямыцына,
корр. «Сигнала»

В Московской дирекции скоростного сообщения запущен пилотный проект по доставке готовых обедов в пункт оборота. Питание предоставляет АО «Железнодорожная торговая компания» (ЖТК).

Проект действует только в пункте оборота локомотивных бригад на станции Андроника Московского центрального кольца. Пункт оборота начал свою деятельность с 2016 года по перевозке пассажиров на Московского центрального кольца. Здесь возвели парк отстоя и служебно-технические здания с технологическими и бытовыми помещениями для сотрудников всех служб, всесезонный моечный комплекс, комнаты отдыха для локомотивных бригад.

Работники ходили на обед в кафе по соседству или приносили еду с собой. В результате обратились к руководству с просьбой решить вопрос с горячим питанием.

«Кейтеринговым компаниям не выгодно брать в аренду помещения под столовые в наших депо и пунктах оборота, — говорит председатель ППО Дирекции скоростного сообщения Александр Чубарев. — Стоимость обеда при всех их расходах составляет в среднем 350–400 руб., снизить цену производитель питания не может, так как она становится нерентабельна. Практика показывает, что за такую цену работники не готовы покупать еду каждый день».

Стоимость же обеда от ЖТК на данный момент составляет 250 руб. В него входят первое и второе блюда, салат и хлеб. Есть возможность выбрать из представленного ассортимента:



Фото Алексея Кудряшова

Заказ локомотивники делают онлайн, еду привозят в пункт оборота, где она хранится в холодильнике в комнате приема пищи

для этого в группы работников в мессенджерах рассылается ссылка, перейдя по которой можно выбрать то или иное блюдо и оплатить его. Чек оплаты присылается на электронный адрес, указанный заказчиком.

Сделанный накануне заказ ЖТК доставляет утром в Андрониковку и размещает в холодильнике в комнате приема пищи. На каждом пакете с ланч-боксами указана фамилия заказчика.

«Упакованный обед можно взять с собой в рейс, тем более что кабины «Ласточек» оборудованы холодильниками и микроволновками, — говорит председатель ППО Московской дирекции скоростного сообщения

Алексей Кудряшов. — Если, к примеру, локомотивная бригада знает, что по графику она какое-то время будет находиться в «отстое», то разогреть и поесть машинист и помощник смогут в кабине».

В планах дирекции, по словам Александра Чубарева, в случае успеха пилотного проекта распространить практику доставки готовых обедов во все структурные подразделения Дирекции скоростного сообщения, а также добиться того, чтобы стоимость обедов не увеличивалась.

На данный момент работники Московской дирекции охотно пользуются новой услугой — холодильник заполнен обедами доверху.

IV Съезд

Уже не можем конкурировать

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.



Сергей Штронда,
председатель
Дорпрофжел
на Красноярской
железнодорожной

— Одним из основных вопросов в рамках социального партнерства является обеспечение требований охраны труда, безопасности работников, создание надлежащих санитарно-бытовых условий. Несмотря на ежедневную работу, которая проводится профсоюзом совместно с работодателем, здесь остаются темы, которые, как я считаю, необходимо обсудить на грядущем съезде. Даже если на первый взгляд проблема кажется локальной, то при более детальном погружении зачастую оказывается, что подобные вопросы, требующие решения, существуют на многих полигонах железных дорог.

В последние годы, в связи с переориентацией вектора экономического развития на Восток, Восточный полигон работает в напряженном ритме, и тем более важным становится вопрос обеспечения режима труда и комфортного отдыха работников локомотивных бригад. Вызывают обеспокоенность потери их рабочего времени.

В большей части причинами являются следование локомотивных бригад пассажиром, простой в ожидании следова-

ния пассажиром и завышение норматива времени за поездку. Так, например, на Красноярской магистрали за 6 месяцев 2023 года непроизводительные потери увеличены к аналогичному периоду прошлого года на 17,3%, или 44,33 тыс. часов. Рост часов сверхурочной работы составил 17,5% к 6 месяцам прошлого года. Думаю, такая ситуация сложилась не только на нашей магистрали.

Кроме того, большой проблемой является значительная текучесть кадров работников массовых профессий. Так, например, довольно высок средневзвешенный процент текучести кадров в службе пути Красноярской дирекции инфраструктуры, где с начала года вновь принято более 900 человек.

С подобной проблемой столкнулась и Красноярская дирекция тяги, где вновь принято 465 помощников машиниста. Причина банальна и не уникальна только для нашей магистрали: низкий уровень заработной платы. Мы уже не можем конкурировать со многими отраслями промышленности, из-за чего идет большой отток квалифицированных кадров на другие предприятия.

Несомненно, положительного результата можно добиться только там, где есть конструктивный диалог и совместная работа по проблемным вопросам. Именно поэтому считаю важным обсуждать все актуальные темы не только на местах, но и на межрегиональном и федеральном уровнях. В вопросах создания достойных, безопасных и комфортных условий труда и отдыха для наших работников, членов профсоюза, не бывает мелочей.

Профсоюз помог

«Двойку» исправили на «тройку»

Ирина Павлова,
корр. «Сигнала»

С ноября 40 работникам поликлиники и стационара «ЧУЗ «РЖД-Медицина» г. Елец» возвращена компенсация за вредность.

В 2019 году в ходе реорганизации ЧУЗ «РЖД-Медицина» к железнодорожной больнице на станции Елец была присоединена больница ЧУЗ «РЖД-Медицина», которая находится в городе Грязи. После объединения в лечебных учреждениях была проведена СОУТ. Сначала — в Елецкой больнице, где оценку провели без учета биологических факторов, влиянию которых подвергаются работники, контактирующие с инфекцион-

ными больными и работающие с кровью. Поэтому для всех работников класс вредности определили как 2.0 «допустимый», то есть «двойка». И хотя эту ошибку заметили, почему-то ее не исправили. Однако, когда проводили оценку условий труда в железнодорожной больнице в городе Грязи, ее не повторили и все биологические факторы учли, благодаря чему класс вредности определили 3.1 и 3.2, что подразумевает соответствующую компенсацию.

И с 2019 года работники ЧУЗ «РЖД-Медицина» в городе Грязи получали компенсации за вредность, а те, кто работали в Ельце, — нет.

Когда технический инспектор труда профсоюза Дорпрофжел на ЮВЖД Сергей Савичев

проводил очередную проверку, он поднял этот вопрос и выдал главному врачу представление с требованием организовать внеплановую специальную оценку условий труда. Внеплановая СОУТ работодателем была проведена с учетом всех замечаний, сделанных представителями РОСПРОФЖЕЛ.

«Первого ноября мы подписали протокол, — говорит председатель профсоюзной организации «ЧУЗ «РЖД-Медицина» г. Елец» Ирина Данина. — Теперь наши врачи, которые ведут прием, ассистирующие им медицинские сестры, а также санитарки, которые тоже контактируют с больными и рискуют заразиться инфекционными заболеваниями, например, ОРВИ или гриппом, будут получать



Фото ППО «ЧУЗ «РЖД-Медицина» г. Елец»

4% доплаты. А хирургам, операционным сестрам и работникам клинично-диагностической лаборатории определена вредность

3.2. Они теперь будут получать не только 4% доплаты, но и семь календарных дней дополнительного оплачиваемого отпуска.



Мотивация

Реальный результат виртуального спорта

МОО-ППО работников аппарата управления ОАО «РЖД» 25 ноября проводит вторые фиджитал-игры. Они сочетают в себе реальный и виртуальный спорт — участники сражаются друг с другом в футбольном симуляторе, а затем выходят на настоящее поле.

А недавно первичка работников аппарата управления совместно с Дорпрофжел на Дальневосточной дороге провели киберспортивный турнир: участники соревновались в видеоигре FIFA. Уникальность состязания, проведенного под девизом «Назад в будущее», заключалась в том, что он проходил одновременно «сегодня» и «завтра»: в Москве было еще 11 ноября, в Хабаровске уже наступило 12-е.

Турниры по киберспорту проводит у себя и АО «ВНИИЖТ». Как оказалось, киберспортивная лига есть на Восточно-Сибирской и других железных дорогах. А уж студенты университетов путей сообщения — завсегда компьютерных клубов, судя по объявлениям о кибериграх в их соцсетях. «Сигнал» выяснял, в чем популярность киберспорта и зачем он нужен профсоюзу.

«В аппарате управления ОАО «РЖД» создана футбольная лига из восьми команд, которые регулярно соревнуются между собой. А недавний эксперимент ППО по объединению кибер- и «реальных» футболистов привела к неожиданному результату: любители видеоигр вышли в итоге на настоящее спортивное поле, а футболисты попробовали свои силы за приставкой», — говорит заместитель председателя МОО-ППО работников аппарата Денис Матвеев.

Он объясняет такое пристрастие к футболу во всех его видах эмоциями, которые испытывают при этом участники.

По мнению председателя ППО Демской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Куйбышевской дороги Руслана Вакилова, в киберфутболе надо



Фото из архива МОО-ППО аппарата управления ОАО «РЖД»

думать за всю команду, тогда как в настоящем преимущественно за себя. Зато настоящий футбол — это физическая нагрузка. Кстати, провести турнир по киберфутболу Руслану Вакилову предложили спортсмены, регулярно играющие матчи на настоящем поле. Теперь в планах первички — купить необходимое оборудование, чтобы не зависеть от компьютерных клубов.

А вот на Восточно-Сибирской дороге киберспорт начинался в 2020 году с турниров по игре DOTA 2. Организаторами стали технолог Дирекции по ремонту пути Павел Ляхов, заместитель министра по молодежной политике Иркутской области Илья Иванов и начальник детского технопарка «Кванториум РЖД» Восточно-Сибирской детской железной дороги Виктор Барютин.

«Несколько лет сборная команда стран СНГ, в которую входят и российские игроки, одерживает победы на международных соревнованиях по киберспорту, и это вдохновляет на то, чтобы и команда компании «РЖД» показала себя не только на корпоративном уровне, но и на внешнем», — говорит Виктор Барютин.

В планах Виктора Барютина с коллегами-единомышленниками — провести Кубок чемпионов, в ко-

тором примут участие победители турниров с других дорог и других стран (опыт проведения международных турниров уже есть — в прошлом году в соревнованиях принимали участие команды из Монголии), а также внутренний корпоративный турнир. Тем более что преимущество виртуальной игры в том, что обязательно всем участникам собираться в одном месте.

Сам опытный игрок Виктор Барютин уверенно рассуждает о пользе киберспорта.

«В DOTA 2 соревнуются команды по пять человек. У каждой есть капитан, он должен продумать стратегию игры и управлять коллективом — вот вам будущий руководитель. Так участники развивают стратегическое мышление. Кроме того, ситуация в игре меняется очень быстро, надо быстро адаптироваться под нее. А так как состязание командное, то игроки отрабатывают еще и навыки коммуникации и работы в коллективе. Все это очень полезно для молодых специалистов, которые только что пришли работать на предприятие», — говорит он. — По моему мнению, кибертурнир можно использовать как образовательную методику: современной молодежи проще получать знания и навыки в игровой форме. Так что

это хороший инструмент для воспитания необходимых компетенций у молодых кадров».

Мнение Виктора Барютина разделяет и председатель Совета молодежи Сольвычегодского региона Северной дороги Алина Леготина. На СЖД по инициативе молодежного совета также прошел турнир по DOTA 2.

«Многие мои коллеги и я сама увлекаемся этим видом киберспорта. Он развивает аналитическое и стратегическое мышление, так как для победы надо учесть много факторов и уметь предвидеть действия соперников», — говорит Алина Леготина. — Также DOTA 2 здорово прокачивает командное взаимодействие. В турнире участвовали ребята из разных регионов дороги и разных хозяйств — путейцы, локомотивщики, движженцы и многие другие. В игре им необходимо стать одной командой, а для этого требуются скоординированные действия и максимальное взаимодействие».

С точки зрения Дениса Матвеева, киберспорт помогает объединению коллектива.

Ольга Прямыцина,
корр. «Сигнала»,
Нина Лисицина,
Дорпрофжел на СЖД

Развитие

Колдоговор для первички

РОСПРОФЖЕЛ прирастает первичками. «Сигнал» уже писал о том, что новая профсоюзная организация создана в компании «ВСМ-Сервис». Как идут дела в ней, рассказал неосвобожденный председатель ППО, ведущий специалист по охране труда Игорь Мандрикин.



— Игорь Вячеславович, в какой области работает компания «ВСМ-Сервис»?

— Основная задача нашей компании — техническое обслуживание скоростных поездов «Сапсан» и «Ласточка». Региональные подразделения компании действуют на полигонах Южной, Северо-Западной и Московской дирекций скоростного сообщения, также есть подразделения в депо Крюково, Нижнем Новгороде, Самаре, Челябинске и других городах, где курсируют «Ласточки». Также планируется набор персонала для работы на так называемой финляндской площадке — участке технического обслуживания у Финляндского вокзала в Санкт-Петербурге.

— Как идет работа с членами профсоюза?

— Так как первичка создана совсем недавно, ведем агитацию среди работников, разъясняя им цели и задачи профсоюза. Многие из них ранее не состояли в профсоюзе, поэтому им требуется детально изучить вопрос. Но коллектив преимущественно молодой и с энтузиазмом относится к новым идеям.

— Каковы планы первички на будущее?

— В ближайшее время предстоит решить различные организационные вопросы для того, чтобы первичка могла полноценно функционировать. Но уже сейчас с ЦК профсоюза и руководством компании обсуждается заключение коллективного договора — в этом заинтересован как работодатель, так и трудовой коллектив.

Беседовала
Ольга Прямыцина

Конкурс

Подарок будет с сюрпризом

Окончание.
Начало на стр. 01

Они и определяют победителей конкурса в открытом онлайн-голосовании в номинации «Лучшая поделка из подарочной новогодней упаковки». А конкурсная комиссия оценит работы профкомов в номинации «Лучшее вручение детских новогодних подарков». А 26 января в 9 часов утра по московскому времени на платформе состоится розыгрыш лотереи.

Детали

В номинации «Лучшее вручение детских новогодних подарков» могут принять участие первички, зарегистрированные на онлайн-платформе по трем категориям:

- ППО с численностью до 50 членов профсоюза;
 - ППО с численностью от 51 до 500 членов профсоюза;
 - ППО с численностью от 501 члена профсоюза.
- От каждой ППО будет принято по одной заявке с видеоматериалами, представляющими

церемонию вручения подарков.

Призы победителям: 1-е место — 100 тыс. руб.; 2-е место — 75 тыс. руб.; 3-е место — 50 тыс. руб.

В номинации «Лучшая поделка из подарочной новогодней упаковки» примут участие дети членов профсоюза, зарегистрированные на платформе. В конкурсе могут участвовать дети трех возрастных групп:

- до 5 лет;
- от 6 до 10 лет;

— от 11 до 15 лет.

Они представят по одной поделке, выполненной на основе подарочной новогодней упаковки РОСПРОФЖЕЛ с минимальным использованием иных материалов. Работа должна быть представлена на платформе в электронном виде в формате файла jpeg/jpg/png; объем файла не меньше 300 килобайт и не больше 5 мегабайт. Призы для победителей и призеров будут определяться на местах.



Точка зрения

Идея настораживает

В Госдуму внесен законопроект о сокращении продолжительности рабочей недели на один час — с 40 до 39 часов. По мнению законодателей, это позволит снизить чрезмерную нагрузку на трудящихся, даст возможность создать новые рабочие места, при этом не повлияет на производительность труда.

Подобные инициативы выдвигаются не первый раз. Так, в 2019 году Федерация независимых профсоюзов России предлагала рассмотреть идею о введении четырехдневной рабочей недели без ущерба в оплате труда. А в этом году поддержала идею по сокращению рабочей недели до 36 часов за счет уменьшения часов работы в пятницу.

Тем временем, как оказалось, сами трудящиеся достаточно настороженно относятся к подобным идеям.

Лариса Славкова,
председатель
ППО дирекции
инфраструктуры
Курского региона МЖД:

— Сокращение рабочей недели до 39 часов имеет как положительные, так и отрицательные стороны. Положительные — у работников будет больше времени на семью, отдых, саморазвитие, снизится стресс, что будет способствовать сохранению физического и психологического здоровья, увеличится производительность. Отрицательные — работу нужно будет выполнять в меньшее количество времени, увеличатся затраты работода-



Фото Владислава Куликова

телей, особенно в случае невозможности компенсации дополнительных ресурсов компании, а оплата отработанного времени может, наоборот, снизиться.

Юлия Костицына,
председатель ППО
Екатеринбургской
дирекции связи:

— Надо понимать цель нововведений. Будет ли сохранена за работником оплата в том же размере, как при 40-часовой неделе, или она будет снижена пропорционально отработанному времени, будет ли изменен объем работ. Надо более внимательно изучить этот вопрос, порядок оплаты и нормы труда, чтобы не было обиженных. Если уберут один час в неделю при сохранении объемов выполняемых работ, то работники должны быть довольны, так как у них высвобождается лишний час на личные

дела, да и работодатель не в обиде, так как объемы работ выполнены. А если уберут час работы и, соответственно, пересчитают оплату, пусть даже и при снижении нормы объема работ, то тут явно наблюдается падение уровня жизни трудящихся, такую инициативу я не поддерживаю.

Иван Богданов,
правовой инспектор
труда профсоюза
Брянского регионального
обособленного
подразделения
Дорпрофжел на МЖД:

— Внесение изменений в ТК РФ по установлению в настоящее время нормальной продолжительности рабочего времени 39 часов в неделю вместо 40 неприемлемо. Снижение рабочего времени приведет к снижению размера оплаты труда и реальной зарплаты, а следовательно, к

падению уровня жизни. Ведь на сегодняшний день одним из основных показателей деятельности предприятия является производительность труда, которая непосредственно связана с затратами на трудовые ресурсы.

Кроме того, в условиях проведения СВО и установления особого регулирования трудовых отношений в целых отраслях и предприятиях с изменением (увеличением) продолжительности и режима работы (Постановление Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 1365), снижение продолжительности рабочей недели может рассматриваться как ситуационная диверсия и вызвать недовольство у отдельной категории граждан.

Также не надо забывать о том, что введение против России и ее хозяйствующих субъектов огромного количества санкций требует перестройки работы предпри-

ятий и учреждений с применением дополнительных усилий и затрат, что при сокращении рабочей недели так же негативно скажется на данном процессе.

Зоя Ежова,
председатель ППО СМТ
№ 3 АО «РЖДстрой»:

— Для меня продолжительность рабочей недели не имеет значения. Главное, чтобы не больше, чем сейчас. И зарплата не должна быть меньше. А работы у нас меньше не станет.

Ирина Манахова,
председатель ППО
эксплуатационного
локомотивного депо и.л.
Ильича:

— Для работающих на пятидневной рабочей неделе вроде бы будет хорошо, если она сократится на один час, например, в пятницу. Короче станет вредное воздействие компьютеров на зрение. Больше времени будет на общение с семьей, детьми, да просто на отдых. Но как будет производиться оплата?

На железнодорожном транспорте большинство работников имеют сменный график работы и часовую тарифную ставку. Например, локомотивные бригады получают зарплату за фактически отработанное время в часах. Объем работы останется прежний, при этом месячная норма времени уменьшится. Тогда автоматически увеличатся сверхурочные часы или необходимо будет увеличивать штат работников локомотивных бригад? А все это уже дополнительный фонд зарплаты.

Вопрос-ответ

Правовая консультация

На вопросы членов профсоюза отвечают правовые инспекторы труда РОСПРОФЖЕЛ.

? Находясь на больничном листе, отправил работодателю заявление об увольнении по собственному желанию по электронной почте. Но он утверждает, что такое увольнение во время временной нетрудоспособности является незаконным, и требует написать заявление на бумаге и отработать две недели после выздоровления. Насколько обоснованы его требования?

Согласно статье 81 Трудового кодекса Российской Федерации увольнение работника в период его временной нетрудоспособности, если увольнение исходит от работодателя, является недопустимым.

В данной ситуации сотрудник желает уволиться по собственному желанию и, следовательно, имеет право подать заявление об увольнении в период своей бо-

лезни. Главное условие — предупредить работодателя о намерении уволиться письменно не позднее чем за две недели до даты завершения трудовых отношений (согласно пункту 1 статьи 80 ТК РФ). Нет необходимости отработать две недели после окончания больничного.

Что касается способа представления заявления, Роструд утверждает, что отправка заявления об увольнении по электронной почте возможна только в случае, если в организации внедрена система электронного документооборота в кадровой сфере.

Если организация не использует электронный документооборот, заявление можно отправить по почте заказным письмом с уведомлением о вручении и описью вложения. Также работник может воспользоваться иными средствами связи, например, отправив заверенную оператором связи телеграмму с отметкой «заверенная» (согласно пункту 98 Требований к пре-

доставлению услуг телеграфной связи, утвержденных приказом Минцифры от 3 февраля 2020 года № 85).

Михаил Данилушкин,
главный правовой инспектор
труда Дорпрофжел на ДВЖД

? Работаю машинистом железнодорожной строительной машины, являюсь отцом ребенка-инвалида. Супруга находится в декретном отпуске по уходу за ним. Какие документы нужно предоставлять работодателю для предоставления мне дополнительных оплачиваемых дней, положены ли они, если супруга не работает?

С 01.09.2023 вступили в силу Правила предоставления дополнительных оплачиваемых выходных дней для ухода за детьми-инвалидами, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 06.05.2023 № 714 «О предоставлении дополнительных оплачиваемых выходных дней для ухода за детьми-инвалида-

ми» (далее — Правила).

В соответствии с п. 2 Правил, одному из родителей (опекуну, попечителю) по его письменному заявлению о предоставлении дополнительных оплачиваемых выходных дней предоставляется 4 дня в календарном месяце, которые могут быть использованы одним из указанных лиц либо разделены между собой по их усмотрению.

Дополнительно к заявлению родитель (опекун, попечитель) должен предоставить справку с места работы другого родителя о том, что на момент его обращения дополнительные оплачиваемые выходные дни в этом же календарном месяце им не использованы или использованы частично, или о том, что от этого родителя (опекуна, попечителя) не поступало заявления о предоставлении ему в этом же календарном месяце дополнительных выходных дней. Если дополнительные выходные дни использованы частично, в справке указываются даты использо-

вания общего количества дополнительных оплачиваемых дней в календарном месяце (в календарном году) — п. 4 Правил.

Работнику не предоставляются дополнительные выходные оплачиваемые дни в период его очередного оплачиваемого отпуска, отпуска без сохранения заработной платы, отпуска по уходу за ребенком, больничного и других случаев освобождения работника от работы с полным или частичным сохранением заработной платы в соответствии с законодательством РФ. При этом у другого родителя (опекуна, попечителя) сохраняется право на эти дни.

Следовательно, в соответствии с п. 6 Правил справку о неиспользовании дополнительных оплачиваемых дней для ухода за ребенком-инвалидом необходимо предоставлять с места работы супруги при каждом обращении.

Инна Семина,
правовой инспектор труда
Владивостокского филиала
Дорпрофжел на ДВЖД



Зарплата

Такая разная зональная

Вадим Кожуховский,
Дорпрофжел на КбшЖД
Самара

Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге предлагает пересмотреть тарифную сетку рабочих профессий дирекции инфраструктуры. Вопросы оплаты труда работников в путевом комплексе стали предметом обсуждения на заседании президиума Дорпрофжел.

Тема появилась в повестке дня после неоднократных обращений работников в профсоюзные комитеты и к руководству предприятий по поводу применения зональных надбавок. Условно их можно объединить в две группы — от ремонтников искусственных сооружений и от монтеров пути ряда линейных участков.

Первые обратились за разъяснениями, почему надбавки для ремонтников и для монтеров пути, работающих на одних и тех же участках, а иногда на одном и том же «окне», различаются. Например, они существенно разнятся на некоторых участках по станциям Дема, Уфа, Димитровград, Круглое Поле, Жигулевское Море.

Как сообщил начальник службы организации и оплаты труда Куйбышевской дирекции инфраструктуры Владимир Николаев, надбавки устанавливаются в соответствии с порядком, утвержденным Центральной дирекцией инфраструктуры ОАО «РЖД». Все предложения проходят защиту в вышестоящей инстанции.

Пороговых критерия четыре: превышение критического уровня текучести кадров (8%), укомплектованность групп основных профессий ниже допустимого уровня (97%), критическое соотношение железнодорожной зарплаты к аналогичному показателю в промышленности региона (< 1) и наличие предприятия-конкурента с более высоким уровнем зарплаты.

Задумываться о надбав-



Фото Дорпрофжел на КбшЖД

ке можно только при наличии не менее двух из этих позиций. Предложения формируются один раз в год (в октябре). В приоритете основные ведущие профессии — монтеры пути, осмотрщики-ремонтники вагонов и электромеханики СЦБ. Назначение надбавок работникам остальных профессий относится к исключительным случаям.

«Предложение по установлению или увеличению надбавки не пройдет защиту, если бригада в достаточной степени укомплектована, текучесть кадров в пределах нормы, коллектив сложился и стабильно работает», — поясняет Владимир Николаев.

Нередко так и обстоят дела — в бригаде дистанции пути пороговые критерии «срабатывают», а в подразделении ремонтников показатели в норме. Статистика также свидетельствует, что мало кто из ремонтников стремится перейти в монтеры пути.

Есть и другие основания для адресности мотивационных инструментов. Монтеров пути производству требуется значительно больше, при этом материальные и временные затраты на их обучение выше в разы, чем в случае с ремонтником.

С задачей закрепить персонал и остановить его отток зональные надбавки сегодня справляются не везде. Кадровые

органы уже столкнулись с ситуациями, когда зарплата с надбавкой оказывается существенно ниже предложений в другом регионе или в другой отрасли, на которые железнодорожники в конце концов соглашаются и увлекут за собой коллег.

Поправить положение дел уже не всегда помогает и предоставление премиальных выплат. Например, сегодня все ремонтники получают ежемесячную премию в 69,5%, а текучесть кадров превышает критический порог практически на всех участках. Самая высокая по итогам 9 месяцев зафиксирована по Жигулевскому Морю, Сызрани, Бугульме и Октябрьску.

«Совершенно очевидно, что назрел вопрос изменения подходов к структуре заработной платы. Действенным ответом на новые вызовы могло бы стать повышение тарифных ставок и коэффициентов. Проект модернизированной системы оплаты труда с такими решениями в РЖД уже разработан, но пока разного рода обстоятельства оказывают сильнее, препятствуя его реализации», — отмечает заведующий отделом социально-экономической защиты Дорпрофжел Татьяна Григорьева.

По второму блоку обращений ситуация следующая — не единичны случаи, когда в одной и

той же дистанции пути зональная надбавка существенно разнится в зависимости от участка. На одном может быть 10, а на другом 30%, а в Кузнецкой дистанции пути полярность и вовсе составляет 4 и 25%.

«Люди одной профессии живут в одном городе, трудятся в одном коллективе, нередко отправляются на работы с одной и той же базы и даже трудятся на одном «окне», а получают по-разному. Позитива микроклимату это не добавляет», — подчеркнул руководитель Пензенского филиала Дорпрофжел Владимир Бачериков.

Что в сухом остатке?

В Куйбышевской дирекции инфраструктуры пояснили, что уже направлены ходатайства в центральную дирекцию об увеличении объемов премирования и предоставлении дополнительного фонда для зональных надбавок в размере 188,5 млн руб.

Дорпрофжел обратится в головной орган отраслевого профсоюза с просьбой сформировать запрос в ОАО «РЖД» о пересмотре тарифной сетки рабочих профессий. Кроме того, президиум намерен вести совместную работу с КбшДИ, направленную на достижение унифицированных значений зональной надбавки в пределах одной дистанции пути.

Коротко

Оплатите перерыв

По представлению профсоюзной правовой инспекции труда вагонное эксплуатационное депо Кинель оплатило осмотрщикам-ремонтникам рабочее время, неучтенное в январе — сентябре.

Выплаты на общую сумму 463,8 тыс. руб. получили более 60 работников на станциях Похвистнево, Безымянка, Кряж, Чапаевск и Новокуйбышевская.

Работодатель неправоммерно установил для этой категории работников регламентированные перерывы для отдыха и приема пищи и не оплачивал это время. По трудовому законодательству, если специфика производства не позволяет работникам оставлять рабочее место или отлучаться с предприятия для отдыха и питания, работодатель обязан не только обеспечить сотруднику возможность отдыхать и принимать пищу в рабочее время, но и оплатить его.

«Руководство предприятия должно прописать в Правилах внутреннего трудового распорядка места для отдыха и приема пищи осмотрщиков-ремонтников и включить в рабочее время период их обеденных перерывов. В данном случае этого сделано не было», — пояснил правовой инспектор труда в Самарском филиале Дорпрофжел на КбшЖД Ирина Русина.

Подтвердили льготы

Заключения плановой специальной оценки условий труда (СОУТ), проведенной в Демской дистанции пути, при активном участии профсоюзной стороны, позволили увеличить объем компенсаций за вредные условия труда большой группе работников.

«Профком взаимодействовал с экспертами, проводившими оценку, участвовал в замерах. Кроме того, мы обратились за консультацией к техническому инспектору труда в Башкирском филиале Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге Эдуарду Адиковичу Марданову», — рассказала председатель профсоюзной организации депо Татьяна Назарова.

По результатам СОУТ операторам дефектоскопных тележек и монтерам пути двух укрупненных бригад установлен класс условий труда 3.2 (ранее 3.1) — эксперты учли влияние таких факторов, как тяжесть и напряженность трудового процесса при работе с массивными тележками и материалами верхнего строения пути, а также шум.

На рабочем месте кузнеца ручнойковки сохранен класс 3.2 по фактору «шум», а также учтены химический фактор и тяжесть трудового процесса. Условиям труда водителя автомобиля КАМАЗ присвоен класс 3.1 по фактору вибрация «общая».

Итог СОУТ: около 60 работникам подтверждено право на 7 дней дополнительного отпуска и надбавку к окладу в 4%, двоим работникам — на получение молока.

Решено добавить

Работникам Кузнецкой и Бугульминской дистанций пути КбшЖД увеличили зональные надбавки к тарифным окладам. Решения состоялись по следам президиума Дорпрофжел.

С 4 до 25% увеличилась надбавка у монтеров и бригадиров пути первого и второго эксплуатационных участков Кузнецкой дистанции пути.

Работодатель прислушался к предложению профсоюзной стороны и довел объем зональной надбавки в этих подразделениях до уровня, установленного на

других участках дистанции.

«Увеличенная надбавка будет выплачиваться с 1 ноября. Ее получат 163 монтера пути. В зависимости от должностного разряда рост составит от 3975 до 5634 руб.», — сообщила председатель профсоюзной организации дистанции Татьяна Шиндина.

В Бугульминской дистанции пути зональные надбавки увеличены на 10–15% до уровня в 35–55%. В общей сложности прибавку к зарплате получили 22 бригадира и более 170 монтеров пути.



Фото Дорпрофжел на КбшЖД



Профессионал

Дорога невежества не прощает

Ирина Павлова,
корр. «Сигнала»

В тройку призеров XII общесетевой викторины на знание ПТЭ, итоги которой подводились этой осенью, в номинации «Первенство среди общественных инспекторов» вошла Оксана Король — дежурный по станции Чита-1 Читинского центра организации работы железнодорожных станций.

На пульте управления станции Чита-1 запросы на выполнение той или иной операции поступают каждую минуту. И только дежурный по станции решает, на какой путь принять поезд, куда отправить за вагонами маневровый локомотив, как воедино связать действия локомотивщиков, путейцев, вагонников, приемосдатчиков груза и багажа, сцибистов.

Принять единственно правильное решение, чтобы ни на минуту не остановить работу станции, Оксане Король помогают хорошая память, быстрая реакция и, конечно, профессиональные знания.

Учиться в железнодорожный техникум она пошла по примеру старшей сестры. «Ольга так увлекательно рассказывала мне о будущей работе, — вспоминает Оксана, — что я уже в одиннадцатом классе поняла: это мое дело. И после окончания школы подала документы в железнодорожный техникум».

Уже после второго курса, в 18 лет Оксана, сдав экзамены, села за пульт управления станции 4-го класса Новая, что находится в ее родном поселке Новая (теперь — Новокручининский). Со временем Оксана начала заменять начальника станции на время его отсутствия, ее посылали на другие станции — на подмену заболевших дежурных. Словом, теоретические знания в техникуме прекрасно дополнялись практикой.

Окончив техникум, Оксана по распределению пришла работать дежурным по станции 3-го класса Маккавеево Читинского региона, где продолжала пости-



Фото из архива Оксаны Король

гать азы профессии под руководством наставника Ольги Владимировны Бах.

«Я, конечно, внимательно слушала ее, следовала советам, перенимала опыт, — говорит Оксана. — Но мне хотелось самой дойти до самой сути. Я поступила на заочное отделение Иркутского университета путей сообщения по специальности «управление движением».

Лекции, подготовка к занятиям, выполнение заданий, лабораторных, курсовых, самостоятельное изучение специальной технической литературы, нормативной документации — все это расширяло профессиональный кругозор молодого специалиста.

«Объем знаний нарастал, — рассуждает Оксана, — но чем шире открывались мне профессиональные горизонты, тем отчетливее я понимала, как много надо постичь, усвоить. В то же время коллеги стали задавать вопросы по специальности, советоваться. Обращались за консультациями и с соседних станций. Я не отказывала, но понимала, какая это ответственность, боялась ошибиться! И после работы смотрела литературу, искала по справочникам, чтобы убедиться в правильности ответа».

Продвигалась Оксана и по карьерной лестнице. Ее плани-

ровали, было, перевести в диспетчеры. Но тогда пришлось бы ехать в Иркутск, а она не захотела ехать так далеко, поэтому ее перевели на станцию первого класса Чита-1. «Здесь работать интереснее, — говорит Оксана. — Станция побольше. Только дежурных одновременно работает трое. Одна отвечает за планирование и раздает команды дежурным на пульт управления, чтобы поезд продолжил движение нужно открыть светофор, чтобы перевести поезд на другой путь — задействовать более 400 стрелочных переводов. Необходимо рассчитать длину поезда и длину пути так, чтобы каждый состав был принят. За 12 часов устаешь. Но нужно быть собранной и много знать: дорога не терпит недоучек».

Привычка расширять свои знания не оставляет Оксану и сегодня. Тем более, когда она стала общественным инспектором по безопасности движения поездов. Она контролирует работу всех смежников на станции, регулярно проверяет границы закрепления, смотрит, все ли знаки установлены так, как того требует инструкция, имеется ли на них несмываемая краска. Когда вносятся какие-то изменения в норматив, смотрит, все ли они учтены «на земле». Если видит несоответствие, указывает на это инженерам. Был случай, по дороге на работу увидела, что на месте, где недавно уложили новые стрелки, нет закладки, обеспечивающей прилегание остряка. Сообщила начальнику станции, замечание приняли в работу.

Особое значение Оксана придает Правилам технической эксплуатации железных дорог. «Если посмотреть статистику, — рассуждает она, — увидим, что большинство трагических событий на железной дороге произошли из-за нарушения ПТЭ. Поэтому я уже пятый раз участвую в сетевой викторине на знание Правил. И если раньше мне не удавалось попасть в тройку сильнейших, сегодня туда попала. Пока заняла третье место. Буду стараться в следующий раз улучшить результат».

Призер

Другое солнце

Вадим Кожуховский,
Дорпрофжел на КбшЖД
Самара

Мадина Зими́на, инженер по подготовке кадров Самарской дирекции связи ОАО «РЖД», вернулась из Сочи в статусе серебряного призера проектного рейтинга социального проекта РЖД и отраслевого профсоюза «Как быть успешной и счастливой».

Признается, что не ожидала от себя, просто погрузилась в процесс творчески и с большим интересом.

Мадина Зими́на — выпускница Самарского госуниверситета путей сообщения. На железнодорожном транспорте трудится седьмой год. С компанией «РЖД» ее связывает не только работа, но и активная общественная деятельность.

Как и во времена студенческих СТЭМов и КВНа, она продолжает участвовать в молодежных и культурно-массовых мероприятиях, много читает и ходит в горы. «А еще любит животных и поет в вокальном ансамбле «Константа» при Дворце культуры железнодорожников им. Пушкина в Самаре. Она живая и отзывчивая», — добавляет председатель профсоюзной организации Самарской дирекции связи Татьяна Плохотникова.

Когда в этом году стартовал очередной корпоративный проект для женщин, Мадина Зими́на подключилась к нему не раз-

думывая. После онлайн-этапа, в котором участвовали около 2 тыс. железнодорожниц, ее отобрали в финал.

В Сочи приехали 50 женщин-лидеров со всей сети РЖД, в том числе пять представительниц Куйбышевской железной дороги. Здесь их ждала разноплановая программа из лекций, квестов, тренингов, мастер-классов, дискуссий, проектной работы и творческих конкурсов.

«Очень понравилась лекция врача-эндокринолога Ольги Деревянко и тренинг Дмитрия Мальцева. Взяла в свой багаж несколько полезных практик от Сергея Сухова. Непременно воспользуюсь советами Татьяны Поляковой. Наконец, в моем мире появились новые добрые друзья — Наташа Шапошникова и Лена Шуфлик с Дальневосточной железной дороги», — делится Мадина Зими́на.

Старт проекту был дан в 2019 году. Через два года он стал лауреатом Всероссийской премии Woman who matters. Эта программа — четвертая по счету. В общей сложности поиск ответов на вопросы о счастье и успешности охватил уже около 25 тыс. женщин железнодорожных профессий.

Неизменной остаются цели, заявленные организаторами, — содействие улучшению качества жизни женщин и расширение диапазона их интересов и навыков. В конце концов, тем, кто счастлив, другое солнце светит.



Фото Дорпрофжел на КбшЖД

Студент

Строитель с фотоаппаратом

Фото из архива Даниила Захаренко

Ирина Павлова,
корр. «Сигнала»

Лауреатом первой степени Всероссийского фестиваля «Россия многолика», прошедшего этой осенью, стал будущий инженер, строитель железнодорожных магистралей, а ныне студент второго курса Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС) Дании́л Захаренко.

У Даниила — два увлечения. Одно из них — пейзажная фото-

графия, которой он занимается с детства. Второе появилось два года назад.

«Старшеклассником, — вспоминает Дании́л, — я отдыхал на Северном Байкале в палаточном лагере. Время от времени мы выезжали на экскурсии, в том числе — в Музей истории БАМа. Возвращаясь с Байкала, я ехал в поезде по Байкало-Амурской магистрали. Под перестук колес и гудки локомотивов я вспоминал увиденное и понял, что хочу стать частью этой жизни, строить железные дороги».

Вскоре Дании́л поступил в УрГУПС на факультет «Строительство магистральных железных дорог». И уже через год ему представился случай осуществить свою мечту. Третий трудовой семестр 2023 года он работал монтером пути в ПМС-303, куда был направлен стройотряд.

«Наш студенческий отряд, — рассказывает Дании́л, — работал сначала на станции Улькан, где завершали модернизацию пути. Меняли шпалы, клали плети, реконструировали мост. Потом наша путевая колонна переехала на

станцию Кюхельбекерская — это между Северо-Муйским хребтом и Делюно-Уранским. Место очень красивое, и я после работы брал фотоаппарат и делал снимки удивительных по красоте горных пейзажей. К сожалению, рабочий процесс снимать запрещено. Поэтому я снимал членов нашей бригады и других товарищей по работе во время отдыха».

Домой Дании́л привез множество фотографий. И лучшие из них он, конечно же, представит на очередной выставке студенческих работ.

Спорт

Молодежь за волейбол

Павел Мирошников,
Дорпрофжел на МЖД
Москва

На базе Московского колледжа транспорта в Люблино прошли соревнования по волейболу среди команд учебных заведений среднего профессионального образования, расположенных на полигоне МЖД.

В результате напряженной борьбы победу одержала команда Калужского филиала Петербургского государственного университета путей сообщения, второе место — у Московского колледжа транспорта, на третьем — команда колледжа «Московия».

«Наша молодежь любит волейбол и с удовольствием участвует в соревнованиях», — от-



Фото Дорпрофжел на МЖД

метила ведущий специалист Московско-Курского РОП Дорпрофжел на МЖД Валентина Барашкова.

История

Концессионеры против министров

Сергей Юрьев,
внеш. корр. «Сигнала»

В истории Министерства путей сообщения есть уникальный период в пять лет, когда его последовательно возглавляли два правнука Екатерины II — графы Бобринские. Обоим была поставлена задача навести порядок в системе предоставления концессий частному капиталу на строительство железных дорог. Но «железнодорожные короли» последовательно переиграли двух министров.



Железнодорожная сеть в 50-60-х годах XIX развивалась стремительно. В среднем 3500 верст новых путей в год. Знаменитому министру Павлу Мельникову удалось навести порядок во многих сферах нового для России вида сообщения — техническом единообразии, подготовке кадров, первых принципах госконтроля за частными дорогами. Между тем стремительно росла и средняя стоимость постройки магистралей. Хотя гарантом всех концессий в импе-

млн руб. на модернизацию существующих дорог и постепенного перевода их в собственность государства. И в том, и в другом Высочайшим повелением ему было отказано. Время государственной собственности на пути еще не пришло. Зато требование добавить «прозрачности» новым концессиям никто не отменял.

На своем посту граф успел провести в 1869 году первый съезд железнодорожных представителей. Свою пользу он принес. Частные владельцы впервые договорились о работе на «стыках» своих дорог и перевозках пассажиров и грузов на значительные расстояния. Впервые встал вопрос о единой тарифной политике на сети. В туманном будущем. За сохранение прежнего порядка концессий с покрытием убытков из госказны олигархи XIX века стояли горой.

Годом позже Владимир Бобринский внес в Госсовет и императору предложения о реформе Министерства путей сообщения и новых принципах публичного создания концессий. Но чиновничья машина работала крайне медленно. Инициативы «завернули» в

Составил Алексей Пискунов

Спортивная одежда	Военная команда	Актриса Дапкунайте	Мотор, жующий ДТ						Пряность в рижском хлебе
			Замоченный сахар	Сыграл Джека Воробья		«Кара» со стороны цензуры		Инвентарь старателя	
Цыганская заунывная	Бегемот								
			«Адрес» Бога	Денежный налог на Руси		Большой резервуар		Композитор Штраус	
Очень строгая «губа»	Джон ... Джови			У него рубль украли					
«Царица полей» на колёсах							Птица с хохолком на голове		Жаргон, сленг
			Красноватая рыжая лошадь	Друг Ширвиндта		Смесь сахара и орехов		Божья альтернатива яичницы	
			Теннисная партия			Сигнал в «Что? Где? Когда?»			
			Аромат пожарного			Паук из рода чёрных вдов	Вершина падения		
Реактивная воронка				Пляска в шароварах	Армейская зелень				
«... сделал своё дело»	Толстяк со шпагой		Птичка-невеличка						
			Юридический документ	Смола садового					
Слабый неприятный запах	Выжидательная ...								
			Автор романа «Война миров»	Прозвище в чате			Потакание желаниям		«Край абреков»
Первая ступень к образованию	Напыщенная модница			Портрет или пейзаж	Куст с сизыми ягодами				
			«Волшебный пинок»	Топорный звук	Китайская гимнастика	Подкожный ...		Буква, которую ищут	Недалёкая родня пчелы
			«Гармошка», набитая людьми	То, чем можно прикинуться			Макраме из волос		
									Небольшая порция прозы

Ответы на сканворд, опубликованный в № 40

По горизонтали: Макет. Анюта. Стул. Окулист. Гидра. Кессон. Апостол. Фродо. Бизнес. Оттава. Жак. Курок. Тосол. Драп. Чело. Номер. Латекс. Разруха. Икра. Тюль. Заслуга. Спад. Немец. Непоседа. Евклид. Лапоть. Котик. Эзоп. Анналы.

По вертикали: Матриархат. Колорадо. Табу. Кюри. Гантели. Капот. Ласка. Скоба. Сонар. Носок. Телескоп. Водораздел. Костолом. Канзас. Упор. Орех. Очки. Плутон. Муму. Рама. Лис. Год. Сценка. Анкета. Пилка. Ода. Егоза. Альпы. Пэн. Тол.

“ Павел Мельников попытался урезать аппетиты если не прежних, то хотя бы новых концессионеров. И в 1868 году ввел фиксированные цены на постройку новых путей. А поскольку сам порядок предоставления концессий не изменился, магнаты объявляли заниженные цены на все работы. Себя они по-прежнему не забывали, но качество новых сооружений стремительно упало.

рии являлись деньги правительства, в управлении большинства дорог власть своих представителей не имела. Доходность крупных дельцов никто не проверял. В качестве обеспечения от банкротства они вносили в государственный или частные банки свои же акции, гарантированные только самой казной.

Павел Мельников попытался урезать аппетиты если не прежних, то хотя бы новых концессионеров. И в 1868 году ввел фиксированные цены на постройку новых путей. А поскольку сам порядок предоставления концессий не изменился, магнаты объявляли заниженные цены на все работы. Себя они по-прежнему не забывали, но качество новых сооружений стремительно упало.

Последствия проявились уже осенью того же года. Из-за плохого состояния пути Московско-Рязанская и Орловско-Витебская дороги не справились с вывозом экспортного хлеба. Мнение грузовладельцев частных акционерных вообще мало волновало.

Новый министр Владимир Бобринский сразу попросил 9

царской канцелярии просто потому, что новый порядок отличался от устройства других министерств.

Новый министр Алексей Бобринский был удачливее. Александр II утвердил его предложения о публичном контроле за созданием акционерных обществ дорог, включении в состав правления представителей министерств и норм технического контроля в 1873 году. Но первые же концессии по новым правилам — на Оренбургскую и Фастовскую дороги снова принесли казне убытки. Магнаты воспользовались лазейкой в документе — общества могли создаваться и при совете МПС и при министерстве финансов. А в последнем контроле не оказалось никакого.

В итоге предложения Алексея Бобринского тут же отменили. Но свой укол железнодорожным «королям» он все же нанес. Царь понял, что за техническим состоянием дорог и доходностью должен следить один орган. И утвердил создание в МПС статистического департамента, в который обязали предоставлять по первому требованию любые сведения от частных дорог.



Губернатор Иркутской области Игорь Кобзев вручил председателю Молодежного совета ППО профсоюза управления движением на Восточном полигоне Наталье Горнаковой сертификат на реализацию детского проекта «Экоотряд Байкалят»



Профактив станции Искитим ЗСЖД организовал профориентационное мероприятие для девятиклассников школы № 5 города Искитима



В эксплуатационном локомотивном депо Мурманск Октябрьской железной дороги прошла акция «День Донора»



Профактив Серпуховского участка в рамках проекта Молодежного совета ППО ЦППК «Созвездие добра» посетил Свято-Софийский социальный дом



Представители волонтерского сектора «Локомотив Добра» при студенческом профкоме Самарского госуниверситета путей сообщения помогли обеспечить порядок на параде Памяти в Самаре



Волонтеры Свердловской железной дороги оказали помощь Ботаническому саду УрО РАН. Они расчистили территорию от сухих веток и старых деревьев под посадку берез

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@ckrpgt.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: 21.11.2023. Номер заказа: