

Вредный стаж восстановлен

Профсоюз вернул вредный стаж 152 работникам депо Дема Куйбышевской магистрали.

Стр. 03

Курс на низкие температуры

Предприятия готовятся к зиме, механизм подготовки отработан. Главное — успеть сработать на опережение.

Стр. 04

С заботой о людях

Журналисты «Сигнала» побывали на площадке будущей станции метро «Липовая Роща» и увидели стройку изнутри.

Стр. 06



Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 35 (1283)

8–14 октября
2026 года

t.me/rospromzhe_rzd



<https://rutube.ru/channel/43704213/>



vk.com/rospromzhe_main



https://max.ru/rospromzhe_rzd



rospromzhe.ru



Индивидуальный трек для каждого

Фото: <https://www.locotech.ru/press-center/region-news/24931/>



Чтобы попасть в финал, участники прошли отбор на региональном и дорожном этапах

Развитие

Елена Демиденко,
корр. «Сигнала»

РОСПРОФЖЕЛ открыл дистанционный этап обучения в рамках модуля «Время молодых. Работники». Эта часть — ключевая подготовка к финалу, который пройдет с 31 октября по 4 ноября в Москве.

В столицу приедут 160 молодых профсоюзных активистов — работников железнодорожной отрасли. Все они прошли серьезный отбор, ведь на старте проекта заявки на участие в нем

подали более 13,6 тыс. человек. Ребята преодолели региональные и дорожные отборочные этапы. Такой подход позволил собрать в финале самых мотивированных представителей молодежных советов Терпрофжел Мосжелтранс, первички работников аппарата управления ОАО «РЖД», Дорпрофжел всей сети железных дорог, включая Крым и Новороссию, и Московского метрополитена.

«С проектом «Время молодых» познакомилась еще в студенчестве, приняв участие в модуле для учащихся вузов, и прониклась профсоюзной работой. В прошлом году я приехала на

финал как обычный участник, а уже через четыре месяца возглавила Молодежный совет. А в этом году везу на форум команду Дорпрофжел на Западно-Сибирской железной дороге. Для меня важно не просто показать ребятам, как устроено мероприятие, а помочь им найти единомышленников, почувствовать себя частью большого профсоюзного движения», — говорит специалист отдела социальной сферы Дорпрофжел на ЗСЖД Юлия Дернова.

По ее словам, модуль дает участникам очень сильную образовательную базу и через онлайн-обучение, и очные встре-

чи. Организаторы вместе со спикерами готовят мощную программу — и именно благодаря ей молодежь растет и развивается.

Сейчас завершается четвертый этап модуля — «Дистанционное обучение» по программе повышения квалификации. Его особенность в том, что молодые активисты сами выбирают темы для изучения — в этом году им предложили тематику, связанную с нейросетями. Сейчас ребята сдают тесты и защищают работы.

«Участвую во «Время молодых. Работники» в четвертый раз. И каждый раз сектор молодежной политики аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ добавляет что-то

новое: меняются образовательные модули, задания, конкурсы. Программа не стоит на месте. В прошлом году я прошла образовательный курс по управлению командой в области молодежной политики, а в этом — по созданию визуального контента для профсоюзных мероприятий с помощью нейросетей: баннеры, инфографика», — рассказывает техник сервисного локомотивного депо Сольвычегодск ООО «ЛокоТех-Сервис», руководитель делегации совета молодежи Северной железной дороги Алина Леготина.

Окончание на стр. 02

Колдоговор

Заправка из «кафетерия»

Вадим Кожуховский,
Дорпрофжел на КбшЖД
Самара

Оплачивать горюче-смазочные материалы для личного автотранспорта из средств компенсируемого социального пакета (КСП) смогут работники Уфимской дистанции пути Куйбышевской магистрали.

В этом году такое право предоставлено восемнадцати работникам, в том числе ветерану специальной военной операции. Общая сумма пакета — 276 тыс. руб. из расчета 13,8 тыс. руб. на одного работника. Железнодорожнику, вернувшемуся со СВО, предоставлен лимит в 41,4 тыс. руб.

Компенсируемый социальный пакет — инструмент мотивации, закрепленный в коллективном договоре ОАО «РЖД». Он призван повысить привлекательность рабочих мест. Ино-

гда его называют «кафетерий», потому что работник сам выбирает, какие из его личных затрат подходят для возмещения из утвержденного перечня.

Перечень регулярно обновляется. Как правило, он включает компенсации санаторно-курортного лечения, летнего отдыха детей, медицинских услуг и медикаментов, проезда к месту работы, оплаты интернета и сотовой связи, услуг ЖКХ. Есть и более специфические опции: компенсация процентов по автокредиту, взносов в негосударственный пенсионный фонд «Благосостояние», затрат на обучение в автошколе, покупку спортивного инвентаря и другие.

Право на КСП ежегодно определяют в каждом филиале ОАО «РЖД». В числе категорий: работники редких или дефицитных профессий, высококвалифицированные сотрудники, молодежь, сотрудники, активно участвующие во внедрении из-



Фото: <https://r.testifier.nl>

Теперь представители Уфимской дистанции пути могут возместить часть расходов на бензин при помощи КСП

менений, а также те, кто попал в трудную жизненную ситуацию.

В последние годы список расширили: право на КСП получили многодетные семьи, работники с детьми, проживающие в регионах со средним уровнем

реагирования, родители-одиночки, родители детей-инвалидов.

Чтобы получить компенсацию, нужно оплатить выбранную услугу или товар, а затем предоставить подтверждающие

документы (чеки, договоры, квитанции).

Чтобы узнать, положен ли работнику компании «РЖД» КСП, нужно обратиться к специалисту по управлению персоналом предприятия.

Финансы

Прозрачность под контролем



Фото РОСПРОФЖЕЛ

Светлана Иванова,
внеш. корр. «Сигнала»

В Санкт-Петербурге с 29 сентября по 2 октября прошел семинар-совещание членов Центральной контрольно-ревизионной комиссии профсоюза и председателей контрольно-ревизионных комиссий организаций прямого подчинения ЦК РОСПРОФЖЕЛ.

На мероприятии выступили начальник Центра внутреннего контроля и управления рисками ОАО «РЖД» Ольга Гладышева и заместитель начальника Санкт-Петербургского регионального управления Центра внутреннего контроля и управ-

ления рисками Дмитрий Карелин. По словам председателя Центральной контрольно-ревизионной комиссии Владимира Белозерова, их участие позволило провести профессиональный диалог, обмен опытом и совершенствование знаний в сфере внутреннего контроля.

Участники семинара рассмотрели вопросы работы контрольно-ревизионных комиссий, практические аспекты проведения проверок, обсудили контроль соблюдения целевого использования денежных средств, анализ обоснованности расходов и соответствие требованиям законодательства внутренних документов профсоюза. Особое внимание уделили повышению прозрачности,

ответственности и эффективности профсоюзной деятельности.

«ЦК РОСПРОФЖЕЛ придает большое значение работе контрольно-ревизионных комиссий — они избираются на конференциях организаций и служат инструментом контроля за финансово-хозяйственной деятельностью. Методологическая и практическая помощь членам комиссий всегда в фокусе внимания руководства РОСПРОФЖЕЛ», — отметил заместитель председателя профсоюза — руководитель Департамента финансов, учета и планирования — главный бухгалтер Дмитрий Устич.

По итогам семинара участникам вручили удостоверения о повышении квалификации.

Развитие

Индивидуальный трек для каждого

Окончание.
Начало на стр. 01

Параллельно с образовательным курсом ребята проходят комплексный анализ компетенций «Мой потенциал». Уже более 100 человек успешно завершили тестирование и интервью, которое проводят модераторы и члены Ассоциации выпускников программ РОСПРОФЖЕЛ.

«Это новый формат работы с участниками — индивидуальные интервью, где раскрывали наш потенциал и оценивали ключевые компетенции. С каждым финалистом отдельно проговорили сильные стороны, дали

рекомендации по обучению. Это очень серьезная подготовка», — уверена Алина Леготина.

Как рассказала старший эксперт сектора молодежной политики аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Ирина Сашко, результаты анализа «Мой потенциал» станут основой для индивидуального подхода к каждому участнику. Система оценит сильные стороны активистов, даст рекомендации по развитию и поможет сформировать персональную траекторию роста. Кроме того, с учетом компетенций, пожеланий и потенциала ребят их распределят по четырем образователь-

ным потокам. Это позволит сделать обучение максимально прикладным и полезным для дальнейшей профсоюзной работы.

Дистанционный этап, который сейчас проходят финалисты модуля «Время молодых. Работники», включает в себя и дополнительные занятия. Так как дни очного мероприятия ограничены, а объем полезной информации велик, организаторы удаленно дадут участникам дополнительные знания и инструменты. Они пригодятся им в работе над проектами и в дальнейшем развитии молодежного профсоюзного движения.

А вот очная часть в Москве станет площадкой не только для обучения, но и для выработки решений. Работу построят по четырем направлениям: «Развитие профсоюзного сообщества», «Развитие кадрового потенциала», «Развитие взаимодействия с ППО» и «Развитие молодежных медиа».

Для представителей рабочей молодежи из профсоюзов Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников предусмотрен отдельный образовательный поток «Международное сотрудничество». Его цель — обмен опытом, развитие совместных

инициатив и укрепление профессиональных и профсоюзных связей между молодежью разных государств.

«Модуль «Время молодых. Работники» — это не просто образовательная программа, а полноценный инструмент формирования кадрового резерва и развития молодежного профсоюзного сообщества. Проекты, идеи и предложения, подготовленные участниками, станут основой для дальнейшей работы РОСПРОФЖЕЛ и помогут усилить роль молодежи в принятии решений, влияющих на жизнь железнодорожников», — резюмировала Ирина Сашко.



Сотрудничество

От обмена опытом к совместным решениям

В сентябре делегация Дорпрофжел на ВСЖД побывала в Монголии — в рамках дорожной карты совместных мероприятий с Федерацией профсоюзов монгольских железнодорожников. О том, как развивается партнерство отраслевых профсоюзов двух стран, беседем с заместителем председателя Дорпрофжел Игорем Цыплаковым.



— Игорь Валерьевич, вы курируете международные связи в Дорпрофжел на Восточно-Сибирской железной дороге третий год. Что изменилось за это время?

— За три года взаимодействия вышло на другой уровень. В начале знакомилась с коллегами, сравнивали подходы. Сейчас хорошо понимаем, чем живет профсоюзная организация с другой стороны границы, какие у нее задачи и проблемы. Монгольские профлидеры также хорошо знают нашу деятельность. Поэтому с каждой встречей разговор становится предметнее, мы сразу переходим к конкретным вопросам, обсуждаем практику и ищем, что можно применить у себя.

— Что включала нынешняя поездка?

— Участвовали в мероприятиях Дней профсоюзов Монголии, посетили площадки Федерации профсоюзов монгольских железнодорожников (ФПМЖ). Отдельное направление — обмен опытом в сфере охраны и безопасности труда.

Работали с Советом по охране труда и трудовой безопасности: обсуждали расследование несчастных случаев, причины производственного травматизма, профзаболевания, работу комиссий. Различия в законодательстве и ресурсах есть, но приоритет общий — защита жизни и здоровья человека труда. Также побывали в пассажирском депо Улан-Батор и грузовом вагоноремонтном — Зуун-Хара, где увидели, как организованы советы по трудовой безопасности и какие решения применяются для улучшения условий труда.

В свою очередь, поделились собственными наработками. Формат ценен тем, что практику коллег можно увидеть на производстве, а не только услышать о ней.

Отмечу, что наш опыт был взят монгольскими коллегами при разработке новой редакции закона о трудовой безопасности и гигиене труда. По словам председателя ФПМЖ Б. Алтанхуягу, системный обмен знаниями с РОСПРОФЖЕЛ повлиял на работу над отдельными положениями документа.



Представители Дорпрофжел на ВСЖД посетили грузовое вагоноремонтное депо Зуун-Хара

— Еще одна важная часть поездки — Дархан. Что удалось сделать там?

— Это, пожалуй, один из главных практических результатов командировки. В прошлом году решили расширить взаимодействие на отдельные филиалы. Начали с двух городов-побратимов недалеко от границы — Улан-Удэ и Дархана. Там состоялась рабочая встреча с советом профсоюзов Дарханского узла. На этом этапе к делегации присоединились председатели первичек Улан-Удэнского филиала Дорпрофжел — это принципиально важно, ведь именно они

будут развивать связи с коллегами. Обсудили план совместных мероприятий на следующий год. На уровне Федерации и РОСПРОФЖЕЛ уже существует системное взаимодействие, есть дорожная карта, а теперь мы выстраиваем более тесные рабочие контакты непосредственно между филиалами. И следующий шаг в приграничном сотрудничестве уже намечен — между профсоюзными организациями монгольского города Сайншанд и профактивом Северобайкальского филиала.

Беседовала
Анастасия Дьяченко

Поддержка

На воде все молодцы

Елена Половинская,
Дорпрофжел на КрасЖД
Красноярск

В красноярском оздоровительном комплексе «Локомотив» прошли первые инклюзивные веселые старты «На воде все молодцы!». Это проект — победитель грантового конкурса «Проводники хороших дел».

В соревнованиях приняли участие более сорока человек — семьи железнодорожников со всей Красноярской магистрали. В каждой команде обязательно был ребенок с ограниченными возможностями здоровья.

Программа включала фитнес-разминку, аквааэробику, веселые старты, водное поло с большим мячом, а также чаепитие с подарками и награждением. С детьми занимались профессиональные тренеры РФСО «Локомотив» по адаптивной физической культуре Марина Герасимова и Татьяна Баженова, им помогали волонтеры.

Ни один участник не остался без награды: все дети получили медали и подарки. В наборы

вошли развивающие межполушарные доски — тренажер для синхронизации работы обоих полушарий. Для многих ребят это первая в жизни медаль — и, судя по эмоциям, одна из самых дорогих.

По словам участников, праздник получился по-настоящему теплым, а проект стал отправной точкой для работы с инклюзивными детьми.

«Мы хотели, чтобы бассейн стал местом, где каждый чувствует себя уверенно. Цель — объединить семьи с детьми с разными заболеваниями, поработать в команде, зажечь спортивный дух и показать, что такое командообразование. Сегодня мы увидели, как исчезают невидимые барьеры и остаются только радость, движение и дружба. Такие старты должны стать традицией — чтобы каждая семья знала: здесь их ждут», — рассказала автор проекта, член Молодежного совета Дорпрофжел на Красноярской железной дороге, инженер Дирекции социальной сферы Красноярской магистрали Екатерина Яковлева.



Фото Дорпрофжел на КрасЖД

Проект — победитель конкурса «Проводники хороших дел» рассчитан на семьи с детьми с ограниченными возможностями

Кстати, материалы, приобретенные на грантовые средства, уже используют на занятиях. Они помогут проводить подобные мероприятия ежегодно.

«Благодарю за приглашение. Тренеры в бассейне — настоящие профессионалы, с ними было комфортно и безопасно заниматься. Сын Намжил, для которого такие активности очень важны, получил огромное

удовольствие. Мероприятие получилось динамичным и по-настоящему полезным. Приятным завершением стали памятные подарки. Большое спасибо!» — поделилась впечатлениями одна из участниц, дежурная по станции Холодникан Наталья Нанзатова, которая приехала в Красноярск вместе с сыном на лечение из Нерюнгринского района.

Новости

Акция к празднику

Дорпрофжел на Железных дорогах Новороссии провел акцию в честь Дня воссоединения Донецкой и Луганской народных республик, Запорожской и Херсонской областей с Российской Федерацией.

Партию гуманитарного груза для соцподдержки населения, вынужденных переселенцев, а также военнослужащих на вокзал станции Иловайска доставил председатель Дорпрофжел на Железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко.

«Праздник символизирует наше единство, и в этот день важно проявить солидарность и поддерживать людей, оказавшихся в сложной ситуации», — отметил Михаил Чаленко.

Вредный стаж восстановлен

Дополнительные взносы в Социальный фонд России (СФР) перечислило эксплуатационное вагонное депо Дема КбшЖД. При проверках правовая инспекция труда выявила факты ненадлежащего учета льготного стажа в системе пенсионного страхования СФР в отношении 152 осмотрщиков-ремонтников вагонов и осмотрщиков вагонов, включая старших. Условия труда этих работников отнесены к классу вредных, а профессия включена в перечень, который устанавливает право на досрочный выход на пенсию и другие льготы. Однако долгое время нужные сведения в цифровой базе отражены не были, поэтому взносы по дополнительному тарифу не поступали.

После получения представлений инспектора работодатель частично исправил ситуацию: подал в СФР скорректированные учетные сведения и перечислил около 12 млн руб. по дополнительному тарифу, погасив задолженность за 2023–2025 годы.

«Теперь необходимо завершить выверку и корректировку данных за 2018–2022 годы и перечислить в СФР дополнительные взносы за этот период. Оставляем этот вопрос на контроле», — уточнил правовой инспектор труда профсоюза в Башкирском филиале Дорпрофжел на КбшЖД Роман Калякулин.

#официально

21 октября 2026 года в Москве состоится заседание Центрального комитета РОСПРОФЖЕЛ (III Пленум). В повестке дня — вопросы, связанные с дальнейшим развитием и совершенствованием ключевых направлений деятельности профсоюза.

Участники рассмотрят:

- подходы к кадровой политике РОСПРОФЖЕЛ;
- систему поощрения в профсоюзе;
- порядок разработки локальных нормативных актов;
- организационные вопросы.

Курс на низкие температуры

Сезон

Экзамен накануне зимы



Андрей Лисицын, заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ — главный технический инспектор труда:

— Безопасные условия труда зимой и защита прав работников — главные темы проверок, которые техническая инспекция труда и актив РОСПРОФЖЕЛ проводят совместно с руководством компаний, где трудятся члены профсоюза. Наша цель — обеспечить надежный «тепловой контур» на каждом рабочем месте и свести к минимуму риск травматизма в сезон холодов и снегопадов.

Зимняя эксплуатация железных дорог — экзамен на прочность и дисциплину, и мы уделяем особое внимание тем, кто будет трудиться в зимних условиях впервые. Профсоюзные комитеты проверяют, как на местах организовано обучение «первозимников», закреплены ли за ними опытные наставники, проводятся ли инструктажи по работе при низких температурах и правилам нахождения на путях во время метелей. Зима ошибок не прощает, и каждый сотрудник должен четко знать алгоритмы безопасного труда.

От обучения людей переходим к контролю их экипировки.

Для путейцев, вагонников, движенцев, энергетиков и ремонтников, работающих на открытом воздухе, зимняя спецодежда и спецобувь — главное средство защиты. Технические инспекторы труда профсоюза и председатели первичек проводят рейды по складам материально-технического снабжения, контролируя своевременность выдачи сертифицированных зимних комплектов спецодежды, спецобуви и термобелья, наличие защитных средств, включая кремы от обморожения.

Мы проанализировали ситуацию со спецодеждой по сети дорог. На Восточно-Сибирской, Горьковской, Дальневосточной, Приволжской, Октябрьской, Свердловской, Северной, Юго-Восточной, Северо-Кавказской и Южно-Уральской были выявлены факты несвоевременной выдачи зимних средств индивидуальной защиты. Сейчас все замечания устранены, но держим этот вопрос на контроле.

Теплая одежда решает половину задачи — не менее важно и то, где человек может согреться и отдохнуть. На станциях, в депо и на перегонах завершается комиссия приемки зданий, табельных и пунктов обогрева. Мы следим за тем, чтобы в местах отдыха исправно работали калориферы, тепловые завесы, приборы для сушки одежды и обуви, бытовая техника. Кабины локомотивов, специального самоходного подвижного состава и автомобильная техника также в зоне нашего внимания

— профком проверяет исправность штатных систем отопления.

Работа на транспорте не прекращается ни в метель, ни в сорокаградусный мороз. Наша принципиальная позиция — строгое соблюдение регламента технологических перерывов на обогрев, которые в обязательном порядке включаются в рабочее время. Руководители на местах обязаны беспрекословно выполнять эти нормы трудового законодательства и коллективных договоров.

На Забайкальской железной дороге мы совместно с руководством сервисных компаний добились утверждения плана ремонта производственных цехов и бытовых помещений пунктов технического обслуживания локомотивов. В прошлом сезоне из-за неисправностей систем отопления температура в ПТОЛ падала ниже нормы, что создавало угрозу и качеству содержания машин, и здоровью ремонтного персонала. Теперь график восстановления утвержден, и установлен контроль за его реализацией.

На Дальневосточной магистрали по нашим требованиям активизирована работа по заключению договора и выполнению работ по капитальному ремонту столовых в домах отдыха локомотивных бригад на станциях Тында, Облучье, Волочаевка-II и Высокогорная. Бригады обеспечены горячим питанием, а профактив контро-

лирует ход ремонта в установленные сроки.

Но зимняя готовность — это не только тепло и быт. Не менее критична безопасность людей, которые выходят на пути. Борьба со снегом и гололедом — традиционный вызов для железнодорожников.

Мы проверяем готовность инструмента для ручной снегоборьбы на стрелочных переводах, обеспечение работников сигнальными жилетами повышенной видимости и наличие запаса пескосоляной смеси для обработки маршрутов служебных проходов, перронов и посадочных платформ.

Особое внимание требует безопасность работников при

очистке стрелочных переводов. В 2026 году зафиксировано четыре смертельных случая среди монтеров пути при выполнении этих работ. Это говорит о системных проблемах с организацией труда в сложных погодных условиях. Каждый такой факт — трагедия.

Если на вашем рабочем месте не соблюдаются требования безопасности и температурный режим, не выдана вовремя зимняя спецодежда или не созданы условия для обогрева — незамедлительно обращайтесь к своему председателю профсоюзного комитета, техническому инспектору труда или через личный кабинет члена РОСПРОФЖЕЛ в мобильном приложении.

Фото Владислава Куликова



Контроль экипировки — залог безопасного труда в зимних условиях

Охрана труда

В контексте дня

Тимофей Жуков, корр. «Сигнала»

В этом году в унифицированный каталог спецодежды для филиалов ООО «ЛокоТех-Сервис» добавлены новые позиции для защиты от электрической дуги. Это спеckостюмы из огнезащитной ткани, в том числе утепленные, и зимние ботинки, предохраняющие от термических рисков электрической дуги.

Как рассказал председатель ППО ООО «ЛокоТех-Сервис» Николай Данковцев, это связано с тем, что при нарушении изоляции провода и утечке тока может возникнуть экстремально высокая температура. Такие костюмы и обувь нужны для предотвращения ожогов. «Это обусловлено изменениями российского за-



Фото: <https://max.ru/locotech>

В 2026 году больше всего «первозимников» — 29 человек — в сервисном депо Барабинск, куда приняли студентов Новосибирского колледжа транспортных технологий

конодательства в сфере производственной безопасности. У нас много сотрудников, работающих с электрооборудованием высокого напряжения, как технологическим, так и на подвижном составе», — уточнил он.

Защита от дуги — часть программы подготовки к зиме. Всего

же в преддверии холодов закуплено и выдано работникам свыше 50 тыс. единиц экипировки. Она защитит от низких температур, ветра и термических рисков.

«Сервисные депо расположены в разных регионах, в том числе за Полярным кругом и на Дальнем Востоке, где холода на-

ступают рано. Поэтому мы заблаговременно обеспечиваем всех работников спецодеждой, не дожидаясь ухудшения погоды», — говорит Николай Данковцев.

В зоне особого внимания — «первозимники»: более 1,5 тыс. человек, принятых в штат в этом году и впервые работающих в условиях низких температур. Для них организуют обучение правилам техники безопасности, использования СИЗ в зимний период, специфике обслуживания и ремонте при снегопадах, работа с системами отопления, охлаждения и теплоизоляции.

Подготовка к зиме стартует уже в августе — компания планирует все заблаговременно. «При этом обеспечение сотрудников спецодеждой — это не разовая выдача, а полноценный цикл: хранение, стирка, химчистка,

сушка, ремонт и замена при необходимости», — уточнил Николай Данковцев.

СПРАВКА

ПОДГОТОВКА К ЗИМНИМ ХОЛОДАМ

ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОТРУДНИКОВ СРЕДСТВАМИ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ (СИЗ)

1 СЛЕСАРИ ПО РЕМОНТУ ЛОКОМОТИВОВ
(в т.ч. работа на улице)

Около 10 тыс. зимних комплектов верхней мужской одежды (куртка, полукомбинезон, жилет)

~10 000 комплектов

2 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСЕХ РАБОТНИКОВ

11 тыс. пар кожаных ботинок

11 000 пар

Более 19 тыс. комплектов мужского белья

>19 000 комплектов

3 СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ОДЕЖДА

Для женщин: более 1,6 тыс. костюмов

>1 600 костюмов

Для ИТР (инженеров): 2,3 тыс. курток

Свыше 300 костюмов сварщика (3 класс защиты)

>300 костюмов



Предприятия готовятся к зиме, механизм подготовки отработан. Главное — успеть сработать на опережение.

Мнения

В фокусе внимания



На чем сегодня сосредоточено внимание общественного контроля?



Дмитрий Москалюк,
главный
технический
инспектор труда
Дорпрофжел
на СвЖД:

— Обеспеченность дороги зимней спецодеждой 100%, но на этом проверки техинспекции не прекращаются. Важнейший показатель готовности к холодному периоду достигнут, однако поле деятельности остается. Есть ли теплая одежда на складе? Как идет выдача? Соответствуют ли запасы реальным потребностям с учетом размерного ряда? Это круг ежедневных вопросов техинспектора на предприятии. Вовремя выявить проблему — наполовину решить ее, поэтому последняя декада сентября и начало октября — наиболее напряженный период общественного контроля в рамках подготовки к зиме.



Александр Шустов,
главный
технический
инспектор
Дорпрофжел
на ВСЖД:

— Подготовку к зиме держим на постоянном контроле. Важно понимать, что происходит в подразделениях, какие проблемы возникают и как они устраняются. Регулярно участвуем в совещаниях, отслеживаем ситуацию и докладываем о выявленных вопросах. Это позволяет не откладывать решение, а оперативно обратить внимание руководителей.

Один из последних примеров — снегоуборочная техника службы механизации. По плану к определенной дате должны были быть готовы три машины, а фактически — одна. Другая находилась на ремонте, где дополнительно меняли силовой генератор. Третья не прошла контрольно-технический осмотр в августе из-за отсутствия тепловоза.

Такие моменты берем на особый контроль. Если есть отставание, важно вовремя о нем сообщить и проследить, чтобы вопрос не остался только на бумаге. Наша задача — не только обозначить проблему, но и добиться ее решения в установ-



Фото Дорпрофжел на КбшЖД

К пунктам обогрева и табельным накануне зимы — пристальное внимание

ленные сроки. Сегодня ситуация со снегоуборочными машинами полностью исправлена.



Виктор Самсонов,
заместитель
председателя
Дорпрофжел
на МЖД — главный
технический

инспектор труда:

— Ежегодно мы принимаем участие в подготовке всех дирекций к работе в зимний период. Очень важно создать работникам комфортные условия труда, чтобы пониженные температуры не сказывались на производительности и безопасности. И поэтому основное внимание уделяем санитарно-бытовым помещениям, пунктам обогрева, а также обеспечению зимней спецодеждой. Уже месяц идет подготовка локомотивного хозяйства к зиме.

Профактив, технические инспекторы, уполномоченные по охране труда, общественные инспекторы по безопасности движения поездов участвуют в проверке состояния кабин локомотивов, работоспособности систем отопления и жизнеобеспечения и, конечно, — бригадных домов отдыха.

Важен и наш контроль за обучением «первозимников» — работников, которые еще не имеют опыта работы на железной дороге зимой, а также персонала, который будет привлекаться к снегоборьбе, чтобы не допустить случаев, как в прошлом январе, когда при очистке стрелочного перевода погибли «первозимник» — монтер пути и бригадир, который отвлекся от наблюдения за движением поездов.

Еще один вопрос, который решается при участии технической инспекции труда Дорпрофжел, — это передача на баланс

Дирекции по эксплуатации зданий и сооружений (ДЭЗ) объектов Дирекции инфраструктуры. На наш взгляд, это абсолютно правильное решение, так как ДЭЗ имеет персонал, способный оперативно решать вопросы содержания помещений в любое время года.



Ян Батеньков,
главный
технический
инспектор
Дорпрофжел
на ЗСЖД:

— Особое внимание накануне холодов уделяем состоянию бытовых объектов. Все табельные службы пути в целом соответствуют санитарным требованиям. На станции Клещиха вопрос об аварийном состоянии табельной поднимался не раз, и только в этом году удалось добиться реального прогресса: приобретена и в конце сентября установлена модульная табельная — важный шаг к комфортным условиям труда.

Ключевое направление подготовки к зиме — приведение в порядок зданий и сооружений. На дороге отремонтировано 28 комнат приема пищи, приобретено 9 кухонных гарнитуров, 68 бойлеров и 39 холодильников. Профактив провел целенаправленную работу по выявлению проблемных мест сушки спецодежды и обуви, по итогам которой разработана программа замены неисправных сушильных шкафов.

С начала отчетного периода установлено 119 инфракрасных обогревателей. За их исправностью организован постоянный контроль — это позволяет своевременно устранять неполадки и поддерживать стабильный микроклимат в рабочих помещениях.

Снегоборьба

Опережая календарь



Игорь Ильченко,
главный
технический
инспектор труда
Дорпрофжел на
КрасЖД:

— Красноярская магистраль требует основательной подготовки к зиме, в частности к снегоборьбе, ведь на полигоне много заносимых перевальных участков в предгорьях Кузнецкого Алатау и Саян, где снежный покров достигает нескольких метров.

Инспекция труда профсоюза в первую очередь контролирует готовность снегоуборочной техники и бригад. Сейчас проходит контрольно-технический осмотр: из 69 единиц техники проверку прошли 40—58%. На перевальных участках много лавиноопасных мест, поэтому весь сезон в готовности находятся два роторных снегоочистителя для ликвидации последствий схода лавин — плановых или самопроизвольных. Их подготовка идет по графику.

Закончился массовый разворот летних путевых работ, и значительная часть бригад железнодорожно-строительных машин переходит на снегоуборочную технику. Укомплектованность — 100%, а это 423 машиниста и помощника, дефицита кадров нет. Для бесперебойной работы создан неснижаемый запас оборудования и материалов — он укомплектован в полном объеме.

Важный критерий организации успешной снегоборьбы — соблюдение режима труда и отдыха. Поэтому мы контроли-

руем содержание комнат отдыха, особенно на удаленных станциях, где работа ведется вахтовым методом. Таких десять: Чульжан, Кия-Шалтырь, Кошурниково, Чернореченская, Теба и другие. Недостатки устраняются незамедлительно — например, по обращению работников снегоуборочных бригад выдали представление на ремонт комнат отдыха станции Теба. Сейчас Абаканская дистанция гражданских сооружений меняет окна и двери. На зиму для проживания будут использоваться три служебно-технических вагона, состояние которых мы проверим перед началом сезона.

Еще один важный вопрос — безопасный труд работников, задействованных на очистке стрелочных переводов. Здесь только штатными работниками не обойтись, поэтому привлекаются люди по гражданско-правовым договорам — потребность более 600 человек. Наша задача — тщательный контроль подготовки всех сотрудников к работам повышенной опасности. Это и обучение, и проверка знаний, и организация работ. Все инструкции по охране труда при очистке стрелок проходят через техническую инспекцию — мы проверяем полноту мер безопасности. Утверждаются они только после нашего согласования. На более чем 80 станциях ни одна инструкция не минует эту процедуру.

Подводя итог, подчеркну, что какой бы экстремальной ни выдалась зима, проводимая подготовка обеспечит надежную работу магистрали в любых условиях.



Фото пресс-службы КрасЖД

Снегоуборочная техника должна быть готова к работе до первого снега

Репортаж

С заботой о людях

Тимофей Жуков,
корр. «Сигнала»

«Мосметрострой» 2 октября отметил 95-й день рождения. Почти век под землей, километры тоннелей, тысячи смен, сотни станций. И за каждой из них стоят люди, для которых «невозможно» — это просто слово, которое принято превращать в «сделано». Журналисты «Сигнала» отправились на площадку будущей станции «Липовая Роща», чтобы увидеть стройку изнутри.

На внешней стороне Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД), чуть севернее пересечения с Новорижским шоссе Москвы, кипит работа. Здесь раскинулась стройплощадка будущей станции Рублево-Архангельской линии метро. В центре нашего внимания — СМУ-12.

«Наше стройуправление — одно из самых молодых строительно-монтажных в «Мосметрострое», образовано в апреле 2017 года. Но это не мешает нам брать на себя самые сложные задачи», — рассказывает «Сигналу» председатель ППО Алексей Овчинников, возглавивший первичку с марта 2021 года.

К возведению объекта приступили в октябре 2024 года. Станция расположится на глубине 22 м. У нее будет один вестибюль с двумя эскалаторными спусками и четырьмя лифтами. Планируется построить надземный переход через МКАД.

Строят в две смены: ночную и дневную. «За работу в ночное время устанавливается доплата в размере 40% от установленной тарифной ставки работника. Этот пункт обговорен коллективным договором компании», — уточняет Алексей Овчинников.

Помимо обеспечения комфорта для пассажиров, станционный комплекс будет нести техническую функцию. В его составе оборудуют оборотные тупики для электропоездов. Это обусловило большой объем зем-



Не только скорость и качество, но и безопасные условия труда — это приоритет на «Липовой Роще»

ляных работ. Стены котлована укрепили необычным способом при помощи анкеров. Поэтому котлован не перегороден множеством гигантских поперечных балок, и различные грузы, в том числе многотонные машины, теперь легче спускать под землю. Это стало возможным из-за удаленного расположения станции от городских коммуникаций, в центре Москвы подобную технологию применить не получится.

«Сейчас в полном объеме завершены земляные работы и устройство ограждающих конструкций котлована будущей станции», — отмечает Алексей Овчинников. — Ведется устройство монолитных конструкций объекта».

Тоннель из Москвы в область между «Липовой Рощей» и «Строгино» будет двухпутным, протяженностью более 2 км. Его за семь месяцев «прошел» один из самых больших в арсенале

«Мосметростроя» тоннелепроходческих комплексов «Мария» десятиметрового диаметра. Максимальная глубина проходки достигла 40,2 метра.

По старой традиции тоннелепроходческий щит метро строители назвали в честь своей коллеги — начальника отдела охраны труда и экологической безопасности СМУ-12 Марии Григорьевны Мавриной. В сфере строительства она трудится полвека, а на сооружении метро и в РОСПРОФЖЕЛ уже 25 лет.

Кстати, на прокладке тоннелей на Рублево-Архангельской линии задействованы еще три механизированных комплекса «Софья», «Натали» и «Виктория».

Охрана труда и безопасность работников на объекте в зоне особого внимания. За весь предыдущий год затраты на охрану труда в «Мосметрострое» серьезно пересмотрели: сумма составила свыше 260 млн руб., в

том числе почти 142 млн на средства индивидуальной защиты.

«Внимание самое пристальное, — рассказывает заместитель начальника охраны труда и экологической безопасности СМУ-12 Татьяна Кожушкина. — По профсоюзной линии на объекте постоянно работают уполномоченные по охране труда. Ежемесячно проводятся комплексные проверки состояния условий и охраны труда, промышленной и экологической безопасности».

Душ-комбинат работает в двухсменном режиме. Обустроены сушилки, бытовки для переодевания, бытовые комнаты для приема пищи. Есть все необходимое для подогрева еды и уютного, комфортного отдыха. Территория строительной площадки, по московским меркам, огромна — свыше тысячи гектаров.

«По многим из этих показателей мы одни из лучших управлений в «Московском Метро-

строе», — уточнила Татьяна Кожушкина. — Наш руководитель Севастьян Ким так требовательно относится к теме благоустройства и опрятности на объекте. Человек советской закалки, тоннелепроходчик, строивший метрополитен в Ташкенте, тоннели на Тайване и в Армении».

В первичке Алексея Овчинникова 100-процентное членство. В штате 1380 человек. А в целом в «Мосметрострое» действует 21 первичная профсоюзная организация, объединяющая 7,5 тыс. членов. В марте был подписан новый трехлетний коллективный договор, в котором не только сохранены прежние гарантии и льготы, но и предусмотрены дополнительные меры поддержки сотрудников. Особое внимание уделено семьям, как многодетным, так и участникам СВО. Около 20 работников СМУ-12 сейчас на фронте. Часть уже вернулась на предприятие. В соответствии с колдоговором они (после возобновления действия трудового договора) имеют преимущественное право на использование ежегодного оплачиваемого отпуска в удобное время.

«В первую очередь работники обращаются в профсоюз за материальной помощью. Если у человека хоть радость, хоть беда, он идет в профком. Люди очень часто обращаются, в неделю 2-3 человека приходят. Главное, что работники понимают: благодаря коллективному договору они чувствуют себя социально защищенными», — уверен Алексей Овчинников.

Стройка — это не только бетон и грунт, но и ежедневная рутина. Проверки, заливка, логистика, обустройство бытовых помещений. И именно эта рутина, выстроенная до мелочей, и дает результат. При этом рядом с производственными задачами всегда есть и социальная опора. Профсоюзная организация помогает решать бытовые и личные вопросы, следит за условиями труда. Стройка идет не только по графику, но и с заботой о людях.

Повысь уровень «быть в курсе»

1905
РОСПРОФЖЕЛ



Выходные

Суббота с профсоюзом

Мария Бокова,
Дорпрофжел на ЗСЖД
Барнаул

В Барнауле в последнюю субботу сентября на лыжной базе «Локомотив» прошел семейный праздник «Суббота с Дорпрофжел». Члены профсоюза вместе с близкими «закрыли» летний спортивный сезон.

Дети и взрослые катались на велосипедах по трассам ленточного бора — без учета времени и дистанции. Взрослые попробовали себя в метании ножей, стрельбе из пневматики, дарт-



Фото Дорпрофжел на ЗСЖД

се и кольцебросе. Для малышей работали аниматоры, аквагрим, шоу надувных подушек, шари-

ковый тир. Праздник завершила полевая кухня с солдатской кашей.

Составил Алексей Пискунов

Мумия к пиву	↘		↘		↘	«Бухгалтерская» ткань	↘	Разбулженная беда	↘								
Сосед Сатурна		Синий у клерка		Кошелёк общего пользования	↗												
↙				... любви		Сорт яблочек и команда собаке	↘	Пресс-палатка	↘								
«Нога под кроной»		Пение под чужую дудку	→	↘													
↙					Южное дерево		Родина российских мотоциклов	→			↗		↗				
Карманных дел мастер		И Джерри, и Микки Маус	→							Иммиграция по-русски		Сумчатый медведь					
↙					Золотая пальмовая ветвь		Устаревшее кино	→									
«Гуттаперчевый индус»		Дом для моли	↘		↘		↘		Милая мордашка	Имя Иосиф в простонародье		Остров с Лабиринтом					
↙			Умеющий побеждать	Колочий бич огородов		Конвой выручки		Любовная посудина	→								
Экономическое пике	↘			↘		Певец ... де Бург	→				Полосатая указка		«Нос самовара»				
	Правило учения		«Крем-...» (лимон-над)	→				Выпивоха с Фон-танки	→								
↘						Символ власти монарха	→										
	Сооружение тихой сапы		Автомобильная тянучка	→				Божественная бабочка		Полигон для фигуриста		Аргусово ...					
↘				Мистер Икс с ручкой	↘	Слово с разными значениями	↘										
	Глупость в голове		Удобрение в воздухе	→				Музыкант Андерс	Автомобиль или река	Модная старомодность		Сцепная деталь на трубах					
↙					Плац для железных коней	→											
				↘						Один из четырёх хобби-тов		Электрическая частица					
					Хамон как часть туши		Крупнейший дог Европы	→									
				↘					Амур по-гречески	→							
					Последняя в кириллице		Писательница Бовуар	→									

Ответы на сканворд, опубликованный в № 34

По горизонтали: Франк. Враки. Брют. Роспись. Талер. Мясник. Канцлер. Боров. Сделка. Тарань. Шов. Пасть. Голос. Свин. Скво. Колер. Одеяло. Грудина. Опал. Рыба. Очистка. Питт. Маляр. Экспромт. Октава. Осмотр. Утеря. Эрик. Куртка.

По вертикали: Фармаколог. Антрекот. Квас. Пари. Бильярд. Орава. Пицца. Смесь. Нильс. Кладь. Раскопки. Носоглотка. Волейбол. Пикули. Анод. Твен. Осло. Погром. Лифт. Раба. Сыр. Кум. Прогул. Тэтчер. Свояк. Пас. Офорт. Турка. Мэр. Тик.

История

Симфония гудка

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

День паровозного гудка железнодорожники отмечают 28 октября. Это не официальный, но, пожалуй, самый романтичный праздник, связанный с целой эпохой в истории железнодорожного транспорта.

Сейчас звук паровозного гудка можно услышать редко. разве что в музее или на линиях, где курсируют туристические ретропоезда. Но так или иначе, история паровозного гудка остается неотъемлемой частью летописи железнодорожных магистралей России, истории нашей страны.

На самых первых паровозах роль оповещения выполнял «коровий колокольчик». Свисток же, который означал отправление, прибытие поезда или начало маневровой работы, появился на локомотиве в середине XIX века. Первым его установил изобретатель паровоза Джордж Стефенсон еще в 1833 году. Идея родилась у него, когда из котла неожиданно вырвался пар и это сопровождалось таким сильным звуком, что не услышать его было невозможно.

На первой русской железной дороге — Царскосельской — император обязал учредителей иметь на паровых экипажах колокольчики. Но их «голос» был плохо слышен. Тогда строитель дороги Франц Антон фон Герстнер заказал у лондонского инструментального мастера три музыкальных трубных снаряда, состоявших из 11 труб и трембона. Но ненадолго. Вскоре на паровозах стали устанавливать сигналы. Однако они издавали такие звуки, что наводили ужас на публику и лошадей. И для оповещения стали использовать шарманки. Смотритель железной дороги при приближении поезда начинал вращать рукоятку такой шарманки, и начинала играть музыка.

Вскоре люди привыкли к паровозам, и надобность в оповещении об их приближении вроде отпала. Но практика показала, что оповестительные сигналы на машинах необходимы для работы. Их роль стали выполнять паровозные гудки.

Паровой сигнал устанавливали наверху кожуха топки или

на сухопарном колпаке. Корпус свистка сообщался с паровым пространством котла, состоявшем из корпуса, колпака и клапана, который использовался в качестве резонатора. Чтобы привести механизм в действие, машинист должен был нажать на рукоятку свистка. Пар из котла заставлял вибрировать стенки резонатора и колебаться, поднималась мощная звуковая волна.

Конструктор паровоза серии С (Сормовский) Бронислав Малаховский для настройки паровозного свистка пригласил регента Нижегородского кафедрального собора. Инженерная мысль и творческий поиск позволили наделять паровозы не просто громким, но и гармоничным, хорошо различимым голосом. Трехтоновые свистки давали не отдельную ноту, а красивый, певучий аккорд.

Позже машинисты сами стали настраивать гудки — по-своему, на свой лад. Мембраны подпиливали, заливали свинцом, а между ними засовывали гвозди, металлические платины. Так голос у каждого паровоза был свой. А в общем звучании могли образовываться красивейшие аккорды, которые привлекали внимание музыкантов.

Наиболее ярким музыкальным произведением в этом направлении стала урбанистическая «Симфония», которую написал представитель музыкального авангарда композитор Арсений Авраамов. Он заменил оркестр заводскими и паровозными гудками и свистом пара.

С началом выпуска в СССР тяжелых мощных паровозов (например, ПЗ6) тонов сигналов стало пять. Давление пара в 15 атмосфер позволяло извлекать мощный и грозный звук. Голос мощных паровозов было слышно километров за 15, а то и за 20.

О чем же сообщали паровозные сигналы, разные по длительности и напоминающие точки и тире из азбуки Морзе? Три коротких гудка — стоп, два длинных — движение назад, один длинный — движение вперед.

Правда, в 1958 году в населенных пунктах запретили подавать громкие звуковые сигналы. Этот запрет действует до сих пор.

Но насовсем паровозный гудок не замолчит никогда.

Фото Владислава Куликова





Состоялся Кубок начальника Свердловской железной дороги и председателя Дорпрофжел по хоккею с шайбой



Традиционный осенний кросс на призы профсоюза пробежали в Башкирском регионе Куйбышевской железной дороги



Члены профсоюза из эксплуатационного локомотивного депо имени Ильича МЖД посетили приют для собак «Красная Сосна»



Работники Крымской железной дороги при поддержке первичек побывали с экскурсиями на Кубани



Профсоюзный актив Тындинского центра организации работы железнодорожных станций провел благотворительную ярмарку в помощь участникам СВО



На территории старого моторвагонного депо Горький-Московский ГЖД прошел субботник у памятника воинам-железнодорожникам