Сигнал

№27 (879)

10 — 16 АВГУСТА 2017 ГОДА

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г. ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Самый лучший день

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

СВОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ОТМЕТИЛИ СПОРТИВНЫМИ И КУЛЬТУРНЫМИ МЕРОПРИЯТИЯМИ, НАГРАЖДЕНИЕМ ЛУЧШИХ РАБОТНИКОВ И ЧЕСТВОВАНИЕМ ВЕТЕРАНОВ. ГЛАВНЫМ СОБЫТИЕМ СТАЛ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЙ ЗАБЕГ «ДОСТИГАЯ ЦЕЛИ», КОТОРЫЙ ПРОШЁЛ В РАЗНЫХ ГОРОДАХ СТРАНЫ. СОБРАННЫЕ ДЕНЬГИ ПОЙДУТ НА ЛЕЧЕНИЕ БОЛЬНЫХ ДЕТЕЙ. ПРОДОЛЖЕНИЕ ТЕМЫ НА СТРАНИЦЕ 4.

ЧТО И ТРЕБОВАЛОСЬ ДОКАЗАТЬ СТР. 3

ЗАВТРА ПОТЕРЯЕМ БОЛЬШЕ СТР. 5

ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИНИЯ ГАРАНТИЙ СТР. 6

ЭТО ПОСТРОИЛ Я СТР. 7

СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЁРСТВО

ВСТРЕЧА С ПРЕДЛОЖЕНИЯМИ

Заработная плата железнодорожников будет проиндексирована в октябре. Об этом стало известно на встрече президента ОАО «РЖД» Олега Белозёрова с председателем РОСПРОФЖЕЛ Николаем Никифоровым.

Глава компании подтвердил, что индексирование зарплаты намечено с 1 октября 2017 года.

Большая часть встречи была посвящена Дальневосточной дороге. Николай Никифоров проинформировал главу компании о результатах рабочей поездки на ДВЖД. С точки зрения председателя профсоюза можно отметить стабильную работу коллективов дальневосточных железнодорожников. «Многие работники с удовлетворением отмечают, что предприятия перешли на полный режим работы», — подчеркнул он.

Вместе с тем, есть проблемы, которые требуют решения руководства компании. В частности, Николай Никифоров высказал предложение о замене железнодорожного билета на бесплатный проезд работников и их детей к месту отдыха и обратно — на авиабилет, так как путь в здравницы Черноморского побережья Краснодарского края по железной дороге составляет 14-16 дней в обе стороны, что занимает большую часть отдыха. Ещё одно предложение — разрешить приобретать путёвки в здравницы, расположенные на Дальнем Востоке, не входящие в АО «РЖД-Здоровье», в рамках существующего бюджета, что сократит время проезда на отдых.

Николай Никифоров обратил внимание президента ещё на одну проблему: участились случаи привлечения работников дирекции инфраструктуры к работе в ночные «окна» по текущему содержанию и капитальному ремонту пути и в выходные дни. Есть примеры, когда работники дистанций пути трудились все субботы и воскресенья. В связи с этим есть необходимость в пересмотре режимов работы.

Практически на всех встречах железнодорожники ДВЖД поднимали вопросы обеспечения спецодеждой и предлагали дать право региональным дирекциям материально-технического обеспечения приобретать спецодежду на местах, что должно существенно улучшить ситуацию.

СИГНАЛ
№27 (879) 10 — 16 августа 2017 года

Награда по заслугам

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Накануне Дня железнодорожника лидер профсоюза Николай Никифоров встретился с лауреатами

ЛАУРЕАТЫ

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Стали известны имена лауреатов премии РОСПРОФЖЕЛ за 2017 год.

«Премия, — говорит Елена Золоторёва, — это, прежде всего, оценка работы всего коллектива, а не одного человека. И не только моей первички, а практически всего узла. Но, кроме того, это и огромный аванс. Ведь с каждым годом возникают всё более серьёзные проблемы. Придётся засучить рукава и работать дальше».

С этим согласен и Александр Тихонов. «Да, сделано много. Но сегодня своей первостепенной задачей считаю решение проблемы с переотдыхом локомотивных бригад. И если получится, — значит, я доверие оправдаю», — отметил он.

А Любовь Колосова уверена, что столь высокое звание она получила за организацию информационной работы и работы по мотивации профсоюзного членства. «Наша первичка разбросана по всему полигону дороги, — говорит она. — Организовываем отправку с грузовыми или путейскими поездами, а также на спецмотрисах железнодорожников с малых станций к месту работы. Туда, куда пассажирские поезда не ходят. Это очень нужно работникам дальних станций, где подчас и жилья-то поблизости нет, степь или непроходимая тайга. Профсоюзные стенды со свежей информацией есть на каждом предприятии. Из них люди на линии узнают о путёвках в лагеря для детей и на санаторно-курортное лечение, о том, что можно получать скидки в магазинах и на бензозаправках по предъявлении электронного профсоюзного билета, симкарты для мобильных телефонов. Люди это видят и ценят. Вот и получилось, что те, которые не были членами профсоюза, написали заявление о вступлении. И теперь все мы члены РОСПРОФЖЕЛ».

В канун Дня железнодорожника лауреаты приехали в Москву.

В ЭТОМ ГОДУ ЛАУРЕАТАМИ ПРЕМИИ РОСПРОФЖЕЛ СТАЛИ:

АБРАМЕНКО Алексей Юрьевич, председатель ППО студентов Сибирского государственного университета путей сообщения;

АРТЕМЬЕВ Игорь Николаевич, начальник ремонтно-ревизионного участка Астраханской дистанции электроснабжения Приволжской дирекции по энергообеспечению, председатель ППО;

БОКОВЕЦ Владимир Валентинович, председатель ППО Юго-Восточной дирекции инфраструктуры Лискинского железнодорожного узла;

ГРЕБЁНКИН Виктор Николаевич, председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Лянгасово Горьковской дирекции инфраструктуры;

ГРИГОРЬЕВА Оксана Валентиновна, заместитель начальника дистанции по кадрам и социальным вопросам Читинской дистанции гражданских сооружений Забайкальской дирекции по эксплуатации зданий и сооружений Забайкальской железной дороги, заместитель председателя ППО;

ГУСАКОВА Лариса Александровна, председатель ППО вагонного ремонтного депо Каменоломни АО «ВРК-2»;

ЗОЛОТОРЁВА Елена Михайловна, председатель ППО Слюдянской дистанции пути Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры;

КОСТЕНКО Людмила Аркадьевна, председатель ППО НУЗ «Дорожная клиническая больница на станции Новосибирск-Главный» ОАО «РЖД»;

КОЛОСОВА Любовь Сергеевна, председатель ППО Красноярской дирекции управления движением;

КОМЯЛОВ Николай Владимирович, старший электромеханик Вяземской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Московской дирекции инфраструктуры, член комитета Дорпрофжел;

ЛОБОВ Сергей Федорович, машинист-инструктор локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Ярославль-Главный Северной дирекции тяги, член профсоюзного комитета;

МАНАХОВА Ирина Владимировна, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо имени Ильича Московской дирекции тяги;

МУСАЕВ Лема Пацуевич, руководитель Грозненского регионального отделения — структурного подразделения Дорпрофжел на Северо-Кавказской железной дороге;

ПОПКОВ Владислав Геннадьевич, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Войновка Свердловской дирекции тяги;

РЫТИКОВ Игорь Викторович, электромеханик Самарского регионального центра связи Самарской дирекции связи, председатель ППО;

САМСОНОВ Виктор Анатольевич, заместитель председателя Дорпрофжел на Московской железной дороге по Московско-Курскому региону — руководитель Московско-Курского регионального обособленного подразделения Дорпрофжел;

СЕРГИЕНКО Ирина Сергеевна, председатель ППО пассажирского вагонного депо Киров Горьковского филиала АО «ФПК»;

СИДОРОВ Сергей Михайлович, председатель ППО Котласского отряда ведомственной охраны филиала ФГП ВО ЖДТ России на Северной железной дороге;

СТАРЦЕВ Александр Сергеевич, председатель Дорпрофжел на Восточно-Сибирской железной дороге;

СЫЧЕВА Ирина Юрьевна, председатель ППО Эскалаторной службы Московского метрополитена;

РОДИОНОВА Ольга Викторовна, председатель ППО Строительно-монтажного треста №8 ОАО «РЖДстрой»;

ТИХОНОВ Александр Николаевич, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Октябрьской дирекции тяги;

ФЕДИН Виктор Геннадьевич, руководитель Комсомольского филиала Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге;

ЦВЕТКОВ Алексей Анатольевич, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Лихая Северо-Кавказской дирекции тяги;

ЧЕРЕПАНОВА Нина Александровна, председатель ППО сервисного локомотивного депо Кандалакша филиала «Северо-Западный» ООО «ТМХ-Сервис»;

ЯКОВЛЕВ Сергей Юрьевич, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Челябинск Южно-Уральской дирекции тяги.

2017 — ГОД ПРОФСОЮЗНОЙ ИНФОРМАЦИИ

Коллективный стал мобильным

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на Куйбышевской дороге
САМАРА

В интернет-пространстве появилось рабочее мобильное приложение «Коллективный договор ОАО РЖД» для смартфонов и планшетов на базе Android. Оно доступно для скачивания и распространяется бесплатно.

Приложение даёт возможность оперативно ознакомиться с содержанием разделов документа, а также располагает рядом полезных ссылок на информационные ресурсы отраслевого профсоюза и контактными данными.

Разработчиком продукта выступил ведущий технолог эксплуатационного локомотивного депо Октябрьск Максим Учин, активист профсоюзного движения. Кстати, проект уже получил признание в дорожном этапе фестиваля молодёжных идей, который проводился в рамках программы РОСПРОФЖЕЛ «Школа молодого профсоюзного лидера». Жюри единогласно отдало ему первое место в номинации «Информационная работа».

«Я выбрал операционную систему Android прежде всего из-за открытого исходного кода. Она не требует дополнительных финансовых вложений. Кроме временных затрат, работа над приложением мне нисколько не стоила», — рассказал Максим.

Скачать приложение можно по адресу https://yadi.sk/d/2RmvF_j63KPrnJ или воспользовавшись QR-кодом (на картинке).

ФОТОФАКТ

ФОТО ОЛЕГА ГЕЛЬВИГА

Председатель Дорпрофжел на Октябрьской дороге Александр Голубев выстрелом из пистолета дал старт велопробегу Хельсинки — Санкт-Петербург.
Велопробег был посвящён 150-летию железнодорожного движения между Санкт-Петербургом и Хельсинки и 180-летию железных дорог России.
В команде 12 велосипедистов с Октябрьской, Московской, Куйбышевской, Восточно-Сибирской дорог, центрального аппарата ОАО «РЖД». За семь дней велогруппа проехала по историческим железнодорожным местам, посетила города Порвоо, Котку, Хамину, Выборг. Велосипедные дорожки в Финляндии проходили по маршрутам старых железных дорог.

АКТУАЛЬНО

СОЗДАЛИ ПЕРВИЧКУ

Состоялась учредительная конференция по созданию ППО РОСПРОФЖЕЛ Объединённой сервисной компании «ИнфоТранс». Вновь созданный профсоюзный комитет утвердил структуру ППО, которая будет состоять из 15 цеховых профсоюзных организаций управлений по сервису железных дорог. Председателем ППО избрана Наталья Халил. Напомним, в «ИнфоТранс» перейдут работать более 2000 сотрудников региональных информационных вычислительных центров.

УТОЧНЕНИЕ

В №24 (876) газеты «Сигнал» на стр. 1 в материале «Менять отношение к людям» была допущена неточность в названии предприятия. Следует читать не «локомотивное депо станции Курск», а «сервисное локомотивное депо Курск Московского филиала ООО «ТМХ-Сервис». Приносим свои извинения за неточную формулировку.

Что и требовалось доказать

СЕРВИСНОЕ ДЕПО

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Более 450 тысяч рублей пенсионных выплат, недоначисленных с 2015 года, получат сотрудники сервисного локомотивного депо Курск — филиала «Московский» ООО «ТМХ-Сервис».

Когда в начале 2015 года изолировщицам электромашинного цеха сервисного локомотивного депо Курск Татьяне Титовой и Любови Сергеевой исполнилось по пятьдесят лет, они обратились в отделение Пенсионного фонда России по Курской области за оформлением досрочной льготной пенсии. Права на это у них были: женщины со дня открытия электромашинного цеха работают изолировщицами. Их профессия признана вредной, поскольку они имеют дело с миканитом и стеклолентой. Однако Пенсионный фонд им отказал, ссылаясь на отсутствие данных о вредной работе, без чего представленные документы (приказы о приёме на работу, сведения о льготах и доплатах за вредность) не имеют силы для назначения льготной пенсии. Разбираться, почему так получилось и кто виноват в том, что ПФР «потерял» сведения о людях, не один десяток лет работающих на вредном производстве, никто не стал. Отказали — и забыли.

«Столкнувшись с таким отношением, — вспоминает Любовь Сергеева, — я просто не знала, что делать. Но моя подруга по несчастью Татьяна Титова предложила: пойдём к Малыхиной! Она поможет!».

Инженер по подготовке кадров ООО «ТМХ-Сервис», неосвобождённый председатель профсоюзной организации Нина Малыхина узнав, что изолировщицам отказали в назначении льготной пенсии, не осталась в стороне. Вместе с правовым инспектором труда Орловско-Курского регионального обособленного подразделения Дорпрофжел на Московской дороге Оксаной Шубиной им пришлось восстанавливать справедливость в суде.

«Порядок уплаты взносов в Пенсионный фонд по дополнительным тарифам, — поясняет Нина Малыхина, — в частности, за вредников, установлен в 2013 году. С момента образования ООО «ТМХ-Сервис», то есть с июля 2014 года, эти дополнительные взносы отчислялись в Пенсионный фонд. Почему на наших работниц не было заведено индивидуальных карт, неясно. Пенсионный фонд проверок не проводил: видимо, его Московское и Курское отделения не договорились, кто будет их делать. Вот и пустили дело на самотёк, из-за чего нашим «вредникам» отказали в льготной пенсии, хотя их стаж и был подтверждён всеми документами».

Дело тянулось два года. Пенсионный фонд жёстко стоял на своей позиции. Он не отступил даже тогда, когда Ленинский районный суд Курска вынес решение в пользу работниц «ТМХ-Сервис». Подал на апелляцию — раз, другой. Всего состоялось по этому делу четыре суда. И вот только в июле была поставлена точка. Пенсию льготную работницам начислили с декабря 2015 года и с марта 2016 года. Теперь им будет выплачена недоначисленная сумма — более 450 тысяч рублей.

«Мы очень благодарны нашему председателю профсоюза, — говорит изолировщица Любовь Сергеева. — Она внимательна к людям, умеет добиваться цели».

«Очень повезло с председателем первички, — продолжает Татьяна Титова. — Нина Владимировна отзывчивый человек, к ней все идут со своими проблемами. Для неё каждый работник — родной».

«Я на предприятии 30 с лишним лет, — вступает в разговор теперь уже пенсионер Елена Глебова. — Много изменений и реорганизаций мы пережили. Но остался неизменным коллектив, человечное, справедливое руководство и неравнодушный председатель профсоюзной организации. Всегда помогут».

Елена Ивановна знает, о чём говорит. Когда ей понадобились деньги на замену коленного сустава, Нина Малыхина обратилась к руководству депо. Деньги на операцию для Елены Глебовой — 350 тысяч — выделил филиал «Московский» ООО «ТМХ-Сервис». А после операции — ещё 50 тысяч: на реабилитацию. Помощь на такую же сумму с подачи профсоюзного лидера руководство филиала оказало и слесарю по осмотру и ремонту локомотивов Владимиру Токареву, которому необходима была замена тазобедренного сустава.

Обе операции прошли успешно, реабилитация завершена, и сейчас Елена Глебова и Владимир Токарев ходят без посторонней помощи.

ФОТО ИЗ АРХИВА НИНЫ МАЛЫХИНОЙ

Нина Малыхина заботится о работниках предприятия

Общежитие превратилось в хостел

ДИСТАНЦИЯ ПУТИ

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

В табельной первого участка Московско-Курской дистанции пути МЖД с гордостью демонстрируют, как из крана течёт вода — и чаю попить можно, и умыться, и себя в порядок привести. А год назад всё было по-другому.

ФОТО АВТОРА

Бытовых вопросов у путейцев первого участка хватает

«Проблемы с водой у нас начались прошлым летом, — рассказывает монтёр пути, профгрупорг участка Евгений Коновалов. — Она к нам поступала от соседей, с грузовой площадки Москвы-Товарной-Октябрьской, ныне «Трансконтейнера». Теплотрасса старая. Видимо, настало её время — трубу где-то прорвало, мы остались без воды. Вопрос с ремонтом затянулся. Отопление в итоге сделали, но воду приходилось возить в бутылях на тачке. Так нам и зимовать пришлось».

«Мы в ОАО «РЖД» на «горячую линию» звонили, — подключился к разговору заместитель председателя первички Владимир Ткачёв. — Председатель нашей профсоюзной организации Олег Абрамов неоднократно в Московско-Курское подразделение Дорпрофжел обращался. Главная проблема была в том, чтобы найти другой источник воды и договориться с Московско-Павелецкой дистанцией гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения (НГЧ-14). Организовать всё помогли Евгений Красовский, технический инспектор труда профсоюза из Московско-Курского РОПа, и руководитель его Виктор Самсонов. В апреле воду наконец-то дали».

Правду говорят: не было бы счастья, да несчастье помогло. Осенью 2016-го, уже после того, как путейцы остались без воды, НГЧ начало в табельной ремонт. В его процессе удалось подключить техническую новинку — сушильный шкаф, до того стоявший в «законсервированном» виде.

«Одежду он сушит хорошо, — сказал Евгений Коновалов. — А вот с обувью «не тянул», часто суток не хватало. До него у нас в сушилке обычный котёл стоял. Во время ремонта нам всё это дело обрезали, пообещав восстановить. Пришлось справляться самим. Хорошо, что Вениамин Лебедев, наш бывший начальник, а сейчас мастер участка производства, изыскал из личных средств определённую сумму, и я сам сварил сушильный агрегат для обуви…»

Так что бытовых вопросов у путейцев хватает. Разберутся с одним — новый на подходе.

«Нам объявили, что с 1 июля НГЧ будет брать с нас плату за койко-место в общежитии, — говорит Евгений Коновалов. — Стоит оно 108 рублей 60 копеек в сутки. В месяц три с лишним тысячи набежит. Кажется, не так много, но большинство наших общежитий к жилью приспособлены весьма относительно — стоят они зачастую среди путей и оформлены как рабочие помещения. Вы хотя бы условия человеческие там сделайте! У нас ведь порядка 70 процентов работников — приезжие».

В НГЧ-14 «Сигналу» подтвердили информацию о введении платы в общежитиях, но с 1 августа. «Это пилотный проект по адресу 2-й Павелецкий проезд, дом 9, строение 1», — сказал начальник Московско-Павелецкой дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения Сергей Лиштовный.

По его словам, это большое здание со всеми удобствами, официально признанное хостелом. Ещё несколько зданий в скором времени получат такой же статус. «До того, как мы в 2011-2012 годах оказались балансодержателями зданий, люди жили в ужасных условиях, практически в сараях. Постепенно всё облагородили, привели в порядок, но здания не перевели в разряд жилых. И было принято решение провести их обследование надзорными органами и получить право использовать как хостелы (по ГОСТу хостелы могут располагаться как в жилых, так и в нежилых помещениях — Ред.), то есть общежития. Ну а если это хостел — за проживание надо платить. Тем более что калькуляция произведена по минимуму, исключительно для погашения расходов».

ПРАВОВАЯ ИНСПЕКЦИЯ

НА ВЕСАХ ПРАВА

Почти миллион рублей возвращено работникам предприятий Куйбышевской дирекции инфраструктуры в первом полугодии по требованию профсоюзной правовой инспекции. В Димитровградской дистанции пути вскрыты факты неправомерного лишения премий, в Октябрьской дистанции — случай существенного снижения размера премии. По требованию инспекции работникам начислили и выплатили 660 тысяч рублей. В Самарской дистанции пути в январе привлекли к работе в выходные дни 40 работников, а затем забыли оплатить этот труд.

ПРИНЯТЬ МЕРЫ

С января по июнь правовая инспекция труда Дорпрофжел на СвЖД провела 54 проверки соблюдения трудового законодательства. «Выявлено 112 нарушений трудового законодательства и коллективных договоров, — рассказала правовой инспектор профсоюза Татьяна Сухарева. — Работникам возвращено 513 тысяч рублей. Отменено 14 дисциплинарных взысканий».

«Профсоюз и работодатели как социальные партнёры должны вместе не допускать нарушений трудовых прав работников, а в тех случаях, когда нарушения выявлены, принимать конкретные меры», — уверена она. Например, так поступили в Нижнетагильском центре организации работы железнодорожных станций, в эксплуатационном локомотивном депо Серов-Сортировочный.

СИГНАЛ
№27 (879) 10 — 16 августа 2017 года

Самый лучший день

Фестиваль «Лето в банке» организовали на Южно-Уральской магистрали. У ветеранов Златоустовского центра связи немало закрученных на зиму банок

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров принял участие в возложении цветов к памятнику первому министру путей сообщения России Павлу Мельникову

На Красноярской дороге прошёл яркий профсоюзный карнавал

В Новосибирске по традиции железнодорожники собрались в Заельцовском парке

День железнодорожника — семейный праздник (Северная дорога)

Праздничный концерт для работников ДВЖД прошёл на стадионе «Локомотив»

Молодежь Северо-Кавказского ОЦОР подготовила к празднику постановку «Поезд времени»

В Абакане (КрЖД) каждый нашёл себе развлечение по душе

На СвЖД интересно было не только взрослым, но и детям

Фото предоставлены Владиславом Куликовым, Алексеем Стельмашенко, Ириной Келлерман, Ниной Лисициной, Татьяной Николаевой, Марией Бондаренко, Ириной Токаревой, Денисом Толстым, дорпрофжелами на Красноярской, Южно-Уральской, Северной, Дальневосточной, Северо-Кавказской, Западно-Сибирской, Свердловской дорогах

Завтра потеряем больше

БЕЗОПАСНОСТЬ

ИРИНА ТОЛСТОВА, председатель ППО аппарата управления Дальневосточной дирекции инфраструктуры:

— Главная и первостепенная задача компании — обеспечение безопасности движения поездов и безопасных условий труда работников. Поэтому считаю категорически недопустимой передачу работ по обслуживанию переездов, ограждению дефектоскопных и путеизмерительных тележек на сторонний подряд. Сейчас, когда по этому поводу идут дебаты, — нельзя молчать.

Перевод на аутсорсинг нарушит организацию работ по содержанию инфраструктуры, приведёт к угрозе безопасности движения поездов и жизни людей. Этого нельзя допустить!

Аутсорсинг может принести эффект компании во вспомогательных видах деятельности — питание сотрудников, уборка помещений, информационное обеспечение. Хотя и здесь мы часто видим отрицательный опыт, когда, выиграв конкурс, сторонняя организация не выполняет своих обязательств ни в отношении заказчиков, ни работников.

Но сторонний подряд ни в коем случае нельзя допустить в вопросах обеспечения безопасности движения поездов и охраны труда.

Взять, например, смену остродефектного рельса, который согласно инструкции необходимо заменить за три часа. Работа оперативная: необходимо найти и доставить нужный рельс, сделать заявку на «окно», оформить заявку на автотранспорт для доставки бригады к месту работ. Сигналисты ограждают место производства работ, закрывается перегон, и рельс оперативно меняют. А вдруг неисправность будет выявлена за пределами рабочего времени? В этом случае на руководителя производства работ возлагается дополнительная задача по оперативной доставке на место сигналиста, а если это участок с малоинтенсивным движением — то и монтёра пути — работников аутсорсинговой компании. О какой оперативности в этом случае идёт речь, как будут решаться эти проблемы, если сотрудников передадут в стороннюю организацию?

С сигналистами в начале рабочего дня необходимо проводить инструктаж, убедиться в усвоении материала, контролировать их работу в течение рабочего дня. С ними проводится техучёба, регулярно проверяются знания. Кто всё это будет делать? Кто будет оценивать качественный состав работников? Надо понимать, что передача сторонним организациям — это в первую очередь ослабление контроля.

Кроме того, в аутсорсинговых компаниях зарплата работников значительно ниже. Кто пойдет туда работать, какие специалисты — тоже большой вопрос.

Получается, что принимая такое решение, мы доверяем жизни людей сторонним организациям. И выигрывая сегодня в незначительных процентах экономии эксплуатационных расходов, завтра мы можем потерять несоизмеримо больше. Очень надеюсь, что здравый смысл возобладает, и этого не произойдёт.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Переезд — объект повышенной опасности

Минимум инструмента принесёт больше пользы

ТЯГА

ВИКТОР ПАСТУХОВ, технический инспектор труда Дорпрофжел на Свердловской железной дороге:

— В связи с расширением полигона обслуживания локомотивов на две-три дороги необходимо пересмотреть систему обеспечения электровозов инструментом.

Два раза в год во время осеннего и весеннего комиссионных осмотров парк машин укомплектовывают инструментом. Однако должного контроля за ним нет. Сегодня остро стоит проблема пропажи инструмента. Если раньше каждый локомотив был закреплён за определённой бригадой, которая следила за его состоянием, в том числе и за содержимым инструментального ящика, то сегодня, когда парк фактически обезличен, контроль отсутствует. В итоге на инструмент тратят немалые деньги, а его попросту нет.

За тем, чтобы инструментальный ящик был полон, должны следить локомотивные бригады. Однако при приёмке-сдаче электровоза бригады не отмечают в бортовом журнале фактическое наличие инструмента, формально пишут, что «инструмент в наличии». Это происходит по разным причинам.

Во-первых, это круговая порука — им не хочется подставлять коллег. Кроме того, если ты принимаешь локомотив у машиниста и помощника с другой дороги, то утраченный инструмент в пунктах смены бригад никто доукомплектовывать не будет. Да, можно составить длинный перечень недостающего инструмента и записать его в бортовой журнал, но как его стребовать с другой дороги? Механизм возврата отсутствует.

Во-вторых, даже если делать всё по правилам, то машинисту гарантирована головная боль. Если бригада на своей дороге обнаружила, что ящик не полон, кроме записи в бортовом журнале она должна написать объяснение на имя начальника депо. Затем этого добросовестного машиниста ждёт оперативный разбор у замначальника депо по эксплуатации, где он будет доказывать, что принял машину с разоборудованным инструментом. Причём разбор будет проходить в нерабочее для машиниста время. То есть он будет тратить свой отдых на походы по оперативным разборам к руководителям и доказывать, что он не виноват. Это явно не стимулирует к принципиальной приёмке инструмента.

Раздражение у локомотивщиков вызывает и тот факт, что принимая машину в депо, бригада должна получить в инструментальной кладовой ящик с инструментами, который весит около 5 кг, и нести его на себе из депо до локомотива, а это бывает не близко. А когда в пути происходит поломка машины, выясняется, что нужного инструмента нет.

А ведь помимо инструментального ящика машинисту нужно переносить еду, воду, техническую документацию, свой инструмент. Машинист из депо Южно-Уральской железной дороги на станции Каменск-Уральский заявил мне: «Зачем я должен таскать тяжёлый ящик с неисправным инструментом, отвечать за него, заведомо зная, что большая часть его мне не пригодится».

Всё это приводит к тому, что электровоз, побывав на нескольких дорогах, прибывая в своё депо, фактически требует нового пополнения инструмента. И это замкнутый круг. На дороге к этому вопросу возвращались много раз на всех уровнях. Но пока эффект нулевой. Поэтому предлагаю оставить на локомотивах минимальный набор инструмента и материалов, размещаемый в опломбированных ящиках, а остальной инструмент — мелкие ключи, отвёртки, пассатижи и прочее — выдавать в инструментальных кладовых депо в индивидуальном порядке по требованию бригад.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Электровоз, побывав на нескольких дорогах, требует нового пополнения инструмента

В кладовых должны быть запасы

СПЕЦОДЕЖДА

МАРГАРИТА МАРТЫНОВА, председатель первичной профсоюзной организации Хилокской дистанции пути:

— Сегодня мы рассчитываем потребность дистанции пути в спецодежде, спецобуви и в средствах индивидуальной защиты на следующий год. В августе начнётся защита этих данных в Забайкальской дирекции инфраструктуры. Как и в прошлом году, совместно с экономическим блоком и охраной труда я буду принимать в ней участие. Но вся подготовка может пойти насмарку, если начнутся сбои в поставках, с которыми мы столкнулись в этом году.

В первом полугодии у большинства работников истекли сроки эксплуатации тех или иных видов летней спецодежды и обуви. Остро встала проблема с обеспечением сотрудников плащами для защиты от воды, летними костюмами «Путеец» и рукавицами. Из положения выходили за счёт того, что служба пути перераспределила в нашу дистанцию спецодежду с других предприятий, кроме того в кладовой были небольшие запасы. Ими мы обеспечили новых работников и тех, у кого положение со спецодеждой было неудовлетворительное.

Сегодня в дистанцию поступила спецодежда, которая должна была прибыть еще в первом квартале. На 100% предприятие обеспечено костюмами «Дефектоскопист», на 22% — «Путеец», на 38% — противомоскитными костюмами. Хлопчатобумажными, брезентовыми рукавицами, трикотажными перчатками обеспечены практически полностью, сигнальными жилетами — на 27%. И наконец-то в начале августа пришли вагоны со спецобувью.

Отмечу, что большое содействие в решении вопроса поставки спецодежды первичным профсоюзным организациям оказывает техническая инспекция и руководство Дорпрофжел на Забайкальской дороге. Но, на мой взгляд, необходимо внести изменения в систему снабжения. Так договоры на поставку СИЗ в первом квартале должны заключаться в конце текущего года. В этом случае традиционных перерывов в начале года в снабжении спецодеждой не будет. Кроме того, необходимо узаконить наличие запасов СИЗ в кладовых дистанций пути в размере 10% и разрешить Читинской дирекции материально-технического обеспечения самостоятельно закупать СИЗ на региональном уровне в размере до 20%.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

В кладовых обязательно должны быть запасы

СИГНАЛ
№27 (879) 10 — 16 августа 2017 года

Генеральная линия гарантий

ДОКУМЕНТ

МАРИНА АНИСЕНКО,
эксперт департамента социального партнёрства, труда и заработной платы ЦК профсоюза

Первый Генеральный коллективный договор на железнодорожном и водном транспорте заключили сроком всего на два месяца. Причина — в неустойчивости экономики. Кроме того, в стране ожидали хороший урожай. Это должно было улучшить ситуацию на транспорте и, соответственно, положение работников. Произошло это 95 лет назад, 18 августа 1922 года.

До этого времени в Советской России коллективные договоры заключались нечасто и лишь на отдельных предприятиях, а генеральных — распространявшихся на всю республику — вообще не было.

СПРАВКА

В странах Западной Европы коллективно-договорное регулирование началось с середины XIX века. В Российской империи первый коллективный договор заключили в декабре 1904 года на бакинских нефтепромыслах. Одним из первых в железнодорожной отрасли в 1905 году был принят коллективный договор на паровозостроительном заводе немецкого промышленника Гартмана.

1922 год — в стране голод, массовое обнищание населения, разруха народного хозяйства и, особенно, транспорта. Катастрофическое, по сравнению с довоенным 1913 годом, уменьшение работающих паровозов и вагонов, нехватка шпал, запчастей, топлива, металла. Все это сопровождалось неприемлемыми жилищными условиями работников, колоссальными сокращениями штатов, мизерной зарплатой транспортников по сравнению с работниками промышленного производства, а также её задержкой. Железнодорожники всё чаще выходили на «большую дорогу»: рост числа хищений и случаев воровства зашкаливал.

Жалованье тогда измерялось и в советских денежных знаках, и в довоенных рублях, и в золотых рублях. В него включалось всё, что получали работники: деньги, продовольствие, одежда, керосин, предметы домашнего обихода и даже коммунальные услуги.

Громоздкий транспортный организм, огромное количество рабочих и служащих препятствовали проведению каких-либо шагов, хотя бы частично улучшающих положение транспортников.

Но 2 марта 1922 года на пленуме Всероссийского профессионального союза работников железнодорожного и водного транспорта (Цектран) было принято решение о заключении Генерального коллективного договора. Практики и опыта по заключению подобных документов, распространяющихся на всю республику, не было не только у транспортников, но и в других отраслях народного хозяйства.

Переговоры длились четыре месяца: были проведены многочисленные предварительные обсуждения и согласования, совещания в ведомственных и междуведомственных организациях. Первоначально существовало два проекта документа. Работодатель — Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) — готовил свой вариант, Цектран — свой.

В журнале «Вестник путей сообщения» — издании НКПС опубликованы интересные подробности состоявшегося 24 июня 1922 года заседания коллегии НКПС: «Контр-проект, выработанный в НКПС, во многих пунктах существенно расходится с тем проектом договора, который представлен Цектраном. В отношении краткости и ясности выигрывал проект НКПС: в редакции Цектрана договор имеет свыше 150 пунктов, в редакции НКПС — только 69».

Чей проект в итоге одержал победу — неизвестно, но в окончательной редакции документ состоит из 147 пунктов. Кроме того, в его основу легло тщательное изучение возможностей НКПС, поэтому только после окончательного вердикта арбитражной комиссии 18 августа 1922 года и был заключён первый коллективный договор Всероссийского профессионального союза работников железнодорожного и водного транспорта «Цектран» и Народного комиссариата путей сообщения «Наркомпуть».

Первоначально предполагалось заключить коллективный договор на три месяца, но позднее срок был уменьшен до двух, так как ожидалось общее улучшение хозяйственного положения в стране в связи с хорошим урожаем, что, несомненно, должно было отразиться и на транспорте.

В договор вошли восемь разделов: «Общие положения», «Приём и увольнение», «Рабочее время», «Распределение по тарифным разрядам», «Охрана труда», «Ученичество», «Обслуживание культурных потребностей», «Дополнительные условия».

Одно из главных достижений документа — повышение заработной платы транспортников на 25% по сравнению с государственным минимумом. Учитывая резкое изменение курса денежных знаков и колебание рыночных цен, были установлены и сроки выплаты жалованья — два раза в месяц.

К договору прилагались приказ о заработной плате на август и сентябрь 1922 года и тарифная сетка по разрядам, категориям работников и поясам дороговизны. Ставка выражалась в денежных знаках 1922 года с учётом добавочного вознаграждения и коммунальных услуг.

Договором были определены и правовые, и социальные гарантии. Такие льготы работникам транспорта, как выдача дров, керосина, провизионных и разовых билетов, предоставлялись по приказам и распоряжениям НКПС и Цектрана.

В документе подробно освещены вопросы охраны труда: предохранение от увечий, несчастных случаев и вредных газов, санитарные условия, спецодежда и нейтрализующие средства, дополнительные отпуска, охрана труда женщин и подростков, медицинское освидетельствование и другие.

Уделено внимание и просветительской работе.

А заложенные в первый коллективный договор нормы по предоставлению гарантий и льгот профсоюзным организациям легли в основу всех ныне действующих документов социального партнёрства.

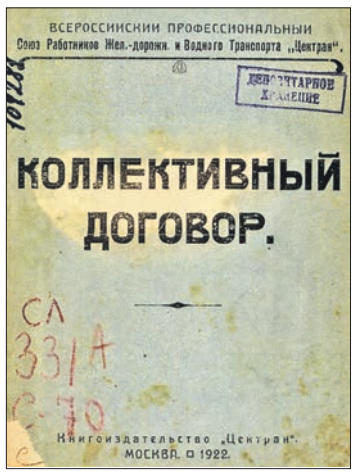
Известно, что первый коллективный договор выполнялся не везде — предусмотренные на его реализацию суммы были перенаправлены на ликвидацию задолженности по заработной плате.

В начале прошлого века было немало скептиков, считавших, что заключение коллективных договоров — прерогатива частных предприятий. Но, благодаря настойчивости Цектрана, раз и навсегда был решён вопрос об их целесообразности на железнодорожном транспорте.

Так, второй коллективный договор был заключён в ноябре 1922 года между Всероссийским профессиональным союзом работников железнодорожного транспорта (уже автономным, без водников) и Народным комиссариатом путей сообщения, третий — в феврале 1923-го. Общее количество таких договоров назвать трудно, так как первоначально они заключались и на два, и на пять месяцев. На основе генеральных «на местах» было подписано большое количество локальных договоров, не ухудшающих положение работников.

И сегодня, спустя 95 лет, коллективно-договорная работа является одной из основных задач РОСПРОФЖЕЛ.

> **Одно из главных достижений документа — повышение заработной платы транспортников на 25% по сравнению с государственным минимумом**



Это был первый документ, который распространялся на всю республику

КСТАТИ

23 августа 1922 года издан Декрет Совета народных комиссаров РСФСР о коллективных договорах, ограничивавший, ввиду турбулентности экономики, максимальный срок действия коллективных договоров до одного года.

ФОТО ИЗ АРХИВА РОСПРОФЖЕЛ

В начале двадцатых годов прошлого века железнодорожники получали значительно меньше, чем те, кто трудился на фабриках и заводах

Это построил я

ЛИЧНЫЕ ДАННЫЕ

13 АВГУСТА В РОССИИ ОТМЕЧАЮТ ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ. «СИГНАЛ» СПРОСИЛ У СТРОИТЕЛЕЙ — ЧЛЕНОВ РОСПРОФЖЕЛ: «КАКОЙ ИЗ ОБЪЕКТОВ ВАМ ОСОБО ЗАПОМНИЛСЯ?»

Сергей Титков, руководитель контракта АО «Мосметрострой»:

— Строительство станции метро Тропарёво (Москва — Ред.). Перегон от станции Юго-Западная — 1370 метров — был сложным по гидрогеологическим условиям, поэтому там применялись тоннелепроходческие комплексы современной модификации.

На объекте трудились опытные, слаженные коллективы высококвалифицированных метростроителей. Работа шла чётко, без внештатных ситуаций. А это было непросто: часть трассы правого тоннеля проходит под оживлённым проспектом Вернадского, и задача стояла пройти под ним, избежав просадок. И это удалось!

Благодаря современным технологиям удалось сделать так, что в вестибюле станции «Тропарёво» гораздо тише, чем на других. Необычно и её оформление — подвешенные деревья, в листья которых вмонтированы энергосберегающие светильники.

Владимир Полехин, главный инженер СВЯЗЬРЕМ-№22 СМТ-3 филиала ОАО «РЖДстрой»:

— Запомнилось, как мы работали на станции Рязань-II, где после реконструкции пути устанавливали устройства СЦБ. Это ответственная работа: значение этих устройств в работе железной дороги трудно переоценить.

Валерий Шипичкин, председатель Терпрофжел Западно-Сибирских транспортных строителей:

— Это мост «Красный Дракон» через Иртыш — один из самых знаменитых мостов Югры, строительство которого завершили в 2004 году.

Название он получили благодаря интересной форме, мост напоминает сказочного дракона, протянувшегося через реку с берега до берега. Это очень изящная, воздушная конструкция, высотой в 15 метров, а длиной почти в полтора километра. Не верится даже, что она весит больше десяти тонн! Кстати, по результатам интернет-голосования «Самый красивый мост России», проводившегося в 2013 году, «Красный дракон» занял второе место, уступив только Муромскому мосту через Оку.

Татьяна Таскаева, председатель ППО работников ПАО «Мостотрест»:

— Крымский мост через Керченский пролив. Участие в его строительстве — очень почётно и ответственно.

Мостовики уже завершили сборку автодорожной арки через Керченский пролив, которая замкнулась на высоте 45 метров. Эта конструкция состоит почти из 200 крупных элементов: блоков ортотропных плит, арочных сводов и многого другого. Четыре с половиной километра стыковых швов, 175 тысяч штук (а это почти 110 тонн!) высокопрочных болтов.

Алексей Жерехов, председатель первичной профсоюзной организации ЯТФ Мостоотряд-6 ПАО «Мостотрест»:

— Когда мне задают такой вопрос, я всегда вспоминаю Живописный мост — самый красивый в Москве. Кстати, и по международным меркам он тоже выходит из ряда вон: это самый высокий мост с вантовой конструкцией в Европе. Пилон в виде арки, перекинутой с одного берега реки на другой, веерное расположение вант создаёт величественную, незабываемую картину. Это воистину вершина инженерной мысли. Обеспечить устойчивость этой конструкции было непросто. Мы, мостовики, гордимся, что выполнили эту задачу с честью.

Анатолий Козин, председатель первичной профсоюзной организации АО «РЖДстрой»:

— Особенно запомнилась подготовка к Зимним Олимпийским играм в Сочи. Наши ребята построили совмещённую (автомобильную и железную) дорогу от Адлера до горнолимматического курорта «Альпика-Сервис», железную дорогу от Адлера до аэропорта Сочи, усилили двухпутными вставками линию Туапсе — Адлер. Возвели железнодорожные грузовые дворы, пассажирские терминалы станций Дагомыс, Сочи, Мацеста и Хоста, транспортно-пересадочные узлы Сочи, Хоста и Мацеста. Олимпиада в Сочи давно закончилась, а построенные нами объекты остались и будут служить людям.

Александр Русманис, председатель объединённой первичной профсоюзной организации АО «Сибмост»:

— Это третий автодорожный мостовой переход через реку Обь в Новосибирске, так называемый «Бугринский мост». Этот масштабный проект, которого с нетерпением ждали горожане, по праву можно назвать высокотехнологичным объектом. К мосту, который в сутки пропускает не менее 80 тысяч автомобилей, прилегают две автотранспортные развязки и пешеходные путепроводы. Сегодня над Обью возвышается арка высотой 70 метров с 380-метровым основанием. Благодаря нашему коллективу «Бугринский мост» стал одним из новых символов Новосибирска, архитектурным украшением мегаполиса.

Фактор хорошего самочувствия

РАКУРС

Не в деньгах счастье. Такой вывод сделали специалисты Всероссийского центра изучения общественного мнения по результатам всероссийского опроса, который проходил с 29 июня по 1 июля.

Уровень счастья россиян составил 84% — и это несмотря на кризис со всеми вытекающими последствиями: безработицей, низким уровнем заработной платы, неуверенностью в завтрашнем дне.

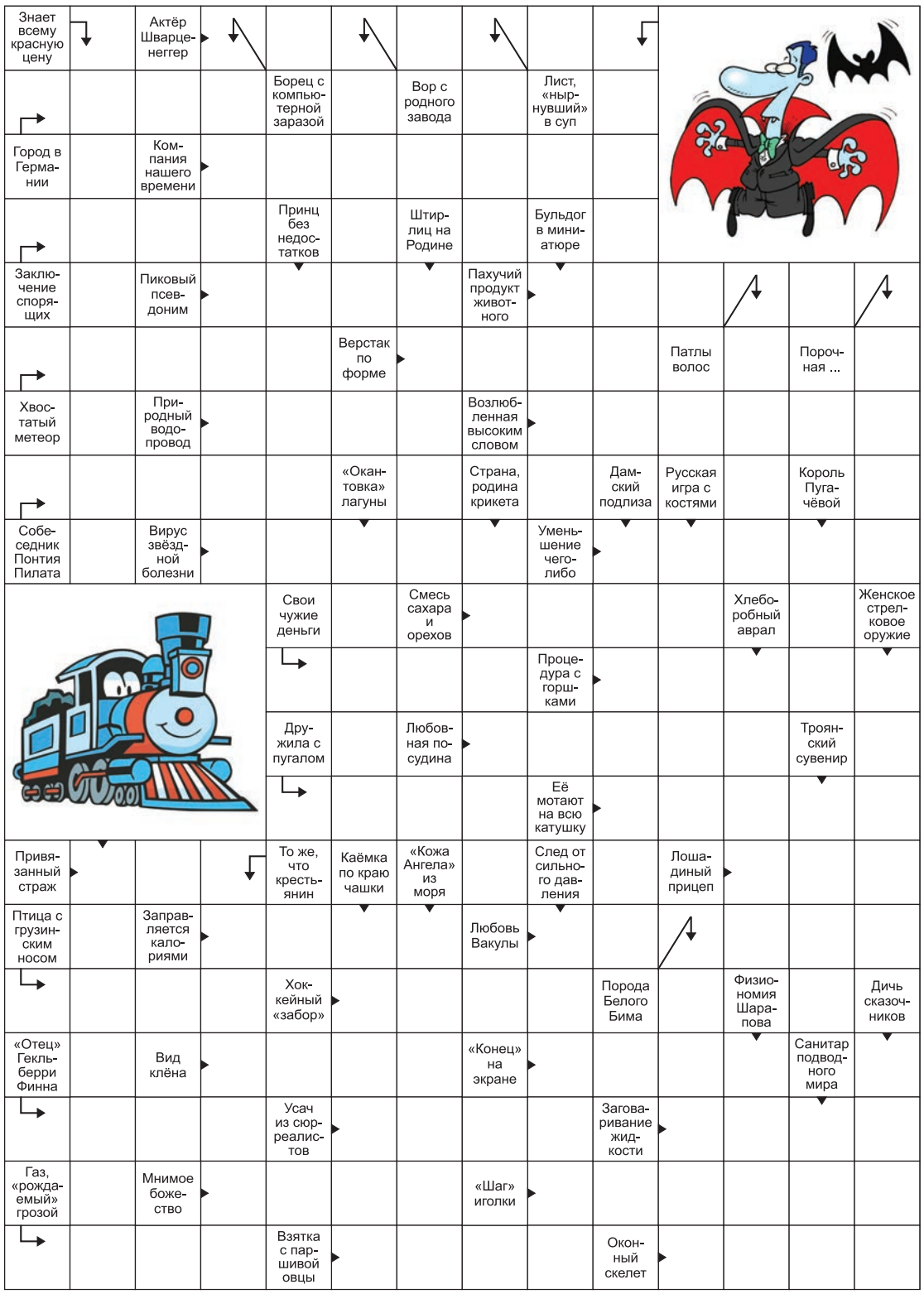
Россиянину, чтобы чувствовать себя счастливым, нужны семья и дети. Именно так ответили 33% опрошенных. Каждый пятый (22% респондентов) считает хорошее самочувствие и здоровье близких необходимым условием для счастья. Хорошая работа осчастливит лишь каждого 10-го жителя нашей страны.

Материальные трудности мало сказываются на настроении россиян: они отрицательно влияют на самоощущение лишь 10% наших соотечественников, а плохое самочувствие, равно как и безработица, — лишь на 5% опрошенных.

В то же время почти половина (47%) принимавших участие в опросе отметили примерно равное число счастливых и несчастливых людей среди своих близких. 38% считают большинство людей из своего окружения счастливыми.

Словом, россияне в 2017 году почувствовали себя счастливее, чем в прошлом. Индекс счастья (в диапазоне от -100 до 100 пунктов) составил 70 пунктов и поднялся на четыре пункта выше по сравнению с прошлым годом.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В №26

По горизонтали: Звено. Налог. Алдан. Дакар. Хореограф. Муром. Дыра. Ранет. Чабан. Обмер. Лава. Гнёт. Щёлка. Улика. Куба. Кир. Ара. Лама. Вскрик. Мот. Трио. Очки. Рак. Альянс. Туча. Католик. Мох. Разносолы. ОМОН. Лис. Рококо. Скальпель. Алоэ.

По вертикали: Замах. Повар. Вологда. Ниагара. Кошелёк. Рея. Футболист. Горе. Рыбалка. Фанфара. Маргаритка. Тату. Чаща. Ким. Кар. Акрил. Моряк. Текст. Интерес. Отчизна. Анадырь. Осока. Каноэ. Моль. Осип. Хосе.Мол. Око.

СИГНАЛ
№27 (879) 10 — 16 августа 2017 года

Космос. Здесь лучшие ребята

ОТДЫХ

ТАТЬЯНА ГОВРЯКОВА,
председатель ППО Московско-Киевско – Калужского направления хозяйства пути

В детском санаторно-оздоровительном комплексе «Жемчужина России» в Анапе бесплатно отдохнули 150 детей членов РОСПРОФЖЕЛ — работников полигона Московской дороги.

Доброжелательные, внимательные вожатые и педагоги участвовали с ребятами в мероприятиях, не ставили оценок и не требовали невозможного, но внимательно следили за безопасностью своих подопечных.

Названия отрядов мальчишки и девчонки придумывали сами, подключив всю фантазию — «Космические волки», «Бронепоезд», «Дорога в будущее».

Педагогическая программа была посвящена 180-летию Российских железных дорог: «Проводник и проводница будущего», «РЖД, за всё тебя благодарю», «Мисс и мистер РЖД», конкурс рисунков «РЖД — дороги будущего».

За одну смену мальчишки и девчонки приняли участие почти в 60 мероприятиях и не только внутриотрядных, но и в общесанаторных. Ребята были заняты каждую минуту. «Мне очень нравится лагерная жизнь, — поделилась впечатлениями Дарья Краснова, — а корпоративные танцы, поднятие флага, танцевальная зарядка — всё просто супер!».

ФОТО АВТОРА

В лагере мальчишки и девчонки были заняты каждую минуту

ФОТО АВТОРА

Танцевальная зарядка пришлась по душе детям

Особо запоминающимися для отдыхающих стали «Ярмарка», «Минута славы», «Малые Олимпийские игры», представление цирковой труппы, лазерное и химическое шоу. «Каждый день клёвые мероприятия. Очень крутые шоу, раньше такого не видел. Надеюсь, что увижу ещё и в следующем году», — говорит Матвей Сидоров.

А в конце смены на стадионе «Антей» со всех корпусов собрались более 5000 детей, для них подготовили двухчасовую концертную программу, в которой москвичи из корпуса «Космос» приняли самое активное участие.

Помимо купания в море, активной отрядной жизни ребят ждали и лечебные процедуры. Ведь дети отдыхали в здравнице. Каждый ребёнок прошёл оздоровительный курс согласно своему заболеванию. В основном это были физиопроцедуры: различные виды массажа, солевые ванны, ЛФК, гальваногрязь.

Многолетнее сотрудничество Дорпрофжел на столичной магистрали с санаторно-курортным комплексом «Жемчужина России» приносит положительные эмоции — ребята вновь и вновь стремятся на встречу с морем и своими «крутыми» вожатыми.

По-дружески скрестили шпаги

СОРЕВНОВАНИЯ

ВЛАДИМИР ОЛИЯРНИК,
Дорпрофжел
на Калининградской дороге

В Латвии прошли спортивные соревнования среди железнодорожников.

Кроме сотрудников Латвийской железной дороги в спортивном фестивале участвовали работники Белорусской чугунки и Калининградской магистрали — филиала ОАО «РЖД».

Силами пришлось мериться в тринадцати дисциплинах.

Началось спортивное состязание с самого зрелищного этапа — заезда на дрезинах. Раз в год на пару часов на станции Вишки закрывают магистраль, передавая её в распоряжение старейшего, почти музейного вида подвижного состава. Именно здесь участники команд могли испытать не только свою силу, но и способность работать синхронно.

Калининградцы Максим Мазур и Борис Шамков дрезину раньше видели только по телевизору. Но при этом быстро разобрались с нюансами технологии вождения прабабушки современных мотрис и показали не самый плохой результат.

Решающим для команд стал второй день состязаний. Организаторы подготовили для спортсменов с десяток дисциплин. Прыжки в длину, метание снаряда, игры с мячом, полосы препятствий, стрельбы и эстафеты. Кстати, в забеге на скорость именно калининградцам практически не было равных.

Но самый настоящий фурор произвели калининградские волейболистки. В соревнованиях по пляжному волейболу им пришлось биться за победу с превосходящими их ростом и силой мужчинами. И шоком для всех участников стала новость, что две хрупкие на вид девушки одну за одной отправляли команды соперников за «бровку». Тем более, что одной из девушек пришлось превозмогать боль от полученной травмы. А такое мужество среди спортсменов ценится особенно высоко.

Домой все команды уехали с медалями и подарками. А главное — с хорошим настроением и желанием вновь по-дружески «скрестить шпаги» уже на соревнованиях «Спорт поколений».

ФОТО АВТОРА

Заезд на дрезинах не оставил равнодушным ни участников, ни зрителей

НОВОСТИ

«РВАНЫЕ КЕДЫ» НАКОРМИЛИ ОБЕДОМ

В Медвежьегорске на поляне у Дивьей горы прошёл третий туристический слёт железнодорожников Медвежьегорского узла ОЖД.

Командам было необходимо пройти спортивное многоборье и приготовить обед, который оценивало жюри. У каждой было оригинальное название. Например, команда локомотивного депо назвала себя «ТЧешки», железнодорожного детсада — «Рваные кеды», а монтёры дистанции пути решили объединиться в «Путефоны».

Самый главный приз — переходящий кубок туристического слёта — получила команда «Рваные кеды». Кстати, её участники приготовили и самый вкусный обед.

МОИ РОДИТЕЛИ — ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

В детском оздоровительном лагере имени Павлика Морозова подвели итоги конкурса детского рисунка «Мои родители — железнодорожники».

Предложение профсоюза провести в канун Дня железнодорожника такой конкурс в лагере приняли с интересом. Ведь детям этот праздник хорошо знаком, потому что практически у всех родители работают на железной дороге.

По словам Светланы Санниковой, специалиста по оргработе Курганского филиала Дорпрофжел на Южно-Уральской дороге, при определении победителей жюри учитывало содержание работ, технику исполнения и оригинальный подход. Конкурсная комиссия определила победителей в двух возрастных категориях. В старшей группе лучшей стала работа Ангелины Кононовой, в младшей — Ксении Шабалиной. Поощрительный приз вручили самой юной участнице шестилетней Кире Кокориной.

ЗДОРОВЫЙ КВЕСТ

В Рязанском центре организации работы железнодорожных станций прошёл молодёжный квест «За здоровый образ жизни». Каждая из шести команд во время квеста разгадывала головоломки и выполняла тематические задания. Все они были связаны со здоровым образом жизни, спортом, творчеством. «В этом необычном приключении участникам никак было не обойтись без смекалки, логического мышления, эрудиции, а также ловкости, координации и умения работать в команде, — рассказала Анастасия Емельянова, председатель молодёжного совета ППО работников линейных станций Рязанского региона. Победила команда станции Воскресенск.

Сигнал
Газета «Сигнал» зарегистрирована Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационное свидетельство №012726. Учредитель: Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

Главный редактор: Н.ПАШКАЛОВА
Заместитель главного редактора: М.ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: В.БРОК
Ведущий дизайнер: С.ЗАХАРОВА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24.

Телефон: 8(499)262-17-66.
Факс: 8(499)262-08-13.
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru brokvv@rpzt.ru;
Интранет: http://10.248.11.133 volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.

ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «ПК «Экстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-5», а/м «Балтия», 23 км.

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

Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 125717 экз.
Номер подписан: 08.08.2017 г. Заказ №