

№43 (895)

7 — 13 ДЕКАБРЯ 2017 ГОДА

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

Кадры определят эффект



Делегация РОСПРОФЖЕЛ на III Железнодорожном съезде

ІІІ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СЪЕЗД

ИРИНА ПАВЛОВА, корр. «Сигнала»

На III Железнодорожном съезде, который прошёл 29 ноября в Москве, обсуждался широкой круг вопросов. Особое внимание было посвящено социальному развитию. На пленарном заседании «Железная дорога. Социальное партнёрство» говорили о заработной плате и её индексации, о праве на достойный и безопасный труд, о льготах, которые гарантирует работникам холдинга Коллектив-

ный договор, о подготовке кадров.

Обращаясь к делегатам съезда, Президент России Владимир Путин отметил необходимость постоянно укреплять кадровый потенциал железнодорожной отрасли. «Нужно и дальше широко использовать возможности отраслевого образования, — подчеркнул он, — а также улучшать условия труда на железной дороге, повышать уровень заработной платы и, конечно, большое внимание уделять социальным вопросам, в том числе — помогать в решении жилищных проблем сотрудников, поддерживать ветеранов отрасли».

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров оценил систему социального партнёрства в ОАО «РЖД»

из резолюции III железнодорожного съезда:

«Участники съезда считают необходимым обеспечивать дальнейшее развитие системы социального партнёрства в отрасли, включая уровень зарплаты и мотивации труда, адресного предоставления социальных льгот и гарантий работникам и ветеранам, корпоративного обучения, медицинского обслуживания и жилищной политики».

как одну из самых эффективных в стране. Он напомнил, что коллективный договор на 2017-2019 годы, разработанный в сложной с экономической точки зрения ситуации, сохранил набор основных социальных льгот и гарантий работникам компании и неработающим пенсионерам. Глава профсоюза также отметил, что успех реформ определяют люди, а поэтому достойная заработная плата, обеспечение безопасных условий труда, качественной спецодеждой и инстру-

СПРАВКА

В РАБОТЕ III ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЪЕЗДА ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ОКОЛО 3000 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, А ТАКЖЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И БИЗНЕСА. РОСПРОФЖЕЛ ПРЕДСТАВЛЯЛИ 116 ДЕЛЕГАТОВ.

Участники съезда рассмотрели

участники съезда рассмотрели важнейшие направления развития железнодорожного транспорта России до 2025 и 2050 годов.

ментом — предмет постоянной заботы работодателя и профсоюза.

Эту точку зрения разделяет и руководство холдинга. Генеральный директор — председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, выступая перед собравшимися, сказал: «Не устану повторять: главное для нас это люди. Без инициативных и квалифицированных сотрудников мы не смогли бы добиться нынешних результатов и не сможем развиваться в будущем. Мы у себя в компании гарантируем рост заработной платы выше инфляции за счёт опережающего увеличения производительности труда. Зарплата к 2025 году превысит среднероссийскую на 35%. Продолжим тесное сотрудничество с профсоюзом и будем добросовестно выполнять свои обязательства перед работниками. Наш социальный пакет — один из лучших в стране и всегда будет оставаться таковым. Планируем сделать его более гибким и адресным. Дополнительно учтём такие

продолжение на стр. 4

ТРИ ГОДА С ГАРАНТИЕЙ

CTP. 2

ВЕРНУЛИ ЛЮДЕЙ В ПРОФСОЮЗ

CTP. 6

ВАГОН ОТРЕЧЕНИЯ

CTP. 7

ВОКЗАЛЫ НАКРЕАТИВИЛИ ПОБЕДУ

CTP. 8

прямая речь

Выступление председателя РОС-ПРОФЖЕЛ Николая Никифорова на III Железнодорожном съезде: «Социальное партнёрство и социальная политика ОАО «РЖД» как инструмент обеспечения социальной стабильности»

Уважаемые коллеги, участники заседания!

В докладе генерального директора компании «РЖД» Олега Белозёрова дан глубокий анализ того, что сделано, тех задач на перспективу, которые стоят перед железнодорожным транспортом. Действительно, проделана огромная работа по развитию инфраструктуры, а впереди у нас и современные отечественные локомотивы, пассажирские вагоны, самоходный подвижной состав, самоходная путейская техника и уже с достойными условиями труда служебно-технические вагоны и другие устройства, которые необходимы для работы.

За эти годы много было сделано в плане решения социальных вопросов. в том числе по совершенствованию системы оплаты труда, созданию безопасных условий труда, приведению к санитарным нормам систем жизнеобеспечения кабин локомотивов, санитарно-бытовых помещений, комнат приёма пищи, домов отдыха локомотивных бригад и проводников и другое. Реформирование железнодорожного транспорта, структурные преобразования затронули практически каждого работника РЖД. Но мы не должны снижать уровень жизни железнодорожников. И этот наказ делегатов II Железнодорожного съезда (2011 год) у нас в основном выполняется.

В ОАО «РЖД» и других предприятиях и организациях железнодорожного транспорта продолжала действовать и совершенствоваться система социального партнёрства.

В 2017 году исполнилось 25 лет принятия первых Отраслевых тарифных соглашений по железнодорожному транспорту и транспортному строительству. Они сыграли исклю-

продолжение на стр. з

Три года с гарантией

СОГЛАШЕНИЕ

ЕЛЕНА ПАВЛОВА.

корр. «Сигнала»

Подписано Отраслевое соглашение по транспортному строительству на 2018-2020 годы, предусматривающее пакет социальных гарантий и льгот для работников.

От работников документ подписал председатель Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Николай Никифоров, от работодателей — президент Союза строителей железных дорог Геннадий Талашкин.

Благодаря этому документу работники организаций транспортного строительства ближайшие три года будут иметь гарантированный



Действующие льготы для транспортных строителей сохраняются

пакет социальных гарантий и льгот.

«Мы договорились сохранить всё то, что действовало, работало в предыдущие годы. Это поможет строительным организациям, которых в Союз входит более 8О-ти, заключать свои, уже более конкретные,

коллективные договоры, — как это и предусмотрено трудовым законодательством», — сказал председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров.

В подготовке Отраслевого соглашения и в церемонии подписании документа принимал участие заместитель

генерального директора ОАО «РЖД» Олег Тони, курирующий в холдинге строительный комплекс. «То, чем занимается профсоюз, в отличие от строительного комплекса, невозможно превратить в кубы и километры, но эта работа, на мой взгляд, более важна, потому что те высокие стандарты, которые действуют в ОАО «РЖД», достигнуты в том числе и с помощью профсоюза. Сегодня важное мероприятие, потому что наш опыт и высокие стандарты мы распространяем на ряд новых организаций», — сказал Олег Тони.

Президент Союза строителей железных дорог Геннадий Талашкин отметил, что транспортные строители не отделяют себя от железнодорожного сообщества, а подписание Отраслевого соглашения — событие ответственное и важное.

Зарплата вырастет

РЕШЕНИЕ

ИНФОРМЦЕНТР ЦК

С 1 марта 2018 года на 2,2% будет проиндексирована заработная плата работников ОАО «РЖД», а также негосударственных учреждений здравоохранения и негосударственных образовательных учреждений ОАО «РЖД».

Распоряжение об этом в соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» на 2017-2019 годы подписал Олег Белозёров — генеральный директор — председатель правления компании «РЖД».

С 1 марта 2018 года размер минимальной заработной платы в ОАО «РЖД» составит 11163 рубля, часовая тарифная ставна оплаты труда рабочего 1-го разряда оплачиваемого по 1-му уровню оплаты труда, — 48,84 рубля.

Танже распоряжением предусмотрено до 1 сентября 2018 года подготовить предложения по инденсации заработной платы работников ОАО «РЖД» с 1 октября 2018 года с учётом финансово-экономического положения компании.

Работникам негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД» зарплата будет проиндексирована на 2,2%. Месячная тарифная ставка оплаты труда рабочего 1-го разряда оплаты труда, оплачиваемого по 1 уровню этих учреждений, устанавливается в размере 6117 рублей.

Профсоюз разогрел обед

ПОМОЩЬ

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,

Дорпрофжел на Западно-Сибирской дороге НОВОСИБИРСК

Сотрудникам ПМС вернули горячее питание.

В адрес Омского подразделения Дорпрофжел на ЗСЖД обратились члены профсоюза путевой машинной станции №216 (Карасун) с просьбой

оназать помощь в организации горячего питания работников, которые работают не менее четырёх часов на ремонтных «окнах»

«В ходе проверни было установлено, что жалобы путейцев обоснованы, — отметил технический инспектор труда Омского структурного подразделения Дорпрофжел Алексей Полосухин. — По договору между Западно-Сибирской дирекцией по ремонту пути и ООО УК «Форвард капитал»

продукты питания для работников ПМС должны были поступать вплоть до 31 декабря 2017 года. Но из-за отсутствия финансирования и задолженностью перед поставщиком в октябре продукты на склады направлены не были.

Техническая инспекция труда профсоюза обратилась к руководству Дирекции по ремонту пути с требованием соблюдать Коллективный договор.

«Дирекция по ремонту пути заключила дополнитель-

ное соглашение на увеличение объёма поставки продуктов на 2,9 млн рублей, — подчеркнул главный технический инспектор труда Дорпрофжел Владислав Филатов. — Продукты на участки работ семи ПМС с головными предприятиями на станциях Карасук, Входная, Обь, Крахаль, Алтайская, Ишаново и Абагур Лесной доставили в полном объёме, а работников обеспечили горячим питанием».

Всегда в форме

УСЛОВИЯ ТРУДА

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,

корр. «Сигнала»

Ярко-красный жакет с серым воротничком, опятьтаки красные жилетик и головной убор в виде «таблетки», шейный платок с логотипом метро, серая юбка и брюки, и бэйджик — такой комплект новой форменной одежды получили на днях мобильные билетные кассиры ГУП «Московский метрополитен». Благодаря яркой расцветке пассажирам будет проще заметить их в вестибюлях станций.

Мобильные нассиры не были первыми сотруднинами метро, получившими новую форму. Менять гардероб тех работнинов, нто нонтантирует с пассажирами, — билетных нассиров, машинистов поездов, дежурных по станции, работнинов службы безопасности и стоек «Живое общение» — начали ещё весной.

Переодевают метрополитеновцев в Центре хозяйственного обеспечения. Им выдают вот такой комплект: блузы и трикотажные жакеты, летние и зимние жилеты и куртки, пальто, брюки, юбки, а также галстуки, головные уборы, рубашки с длинными и короткими рукавами, погоны и шёлковые шейные платки. Форма для разных категорий работников отличается деталями, например, у кассиров жакеты красные и на пуговицах, а у дежурных по станции — синие на молниях. Но у всех имеется шеврон и подобие кокарды с логотипом метрополитена.

От дизайнеров требовалось создать форменную одежду подчёркнуто строгого стиля, но запоминающейся цветовой гаммы. Эстетичную, но надёжную и практичную: она должна была быть удобной, легко застёгиваться, чиститься, быстро сохнуть и иметь внутренние и внешние карманы.

«Дизайнеры предложили разные варианты форменной одежды, — рассказал пред-

седатель Дорпрофжел ГУП «Московский метрополитен» Владислав Еланский. — Разрабатывалась и тестировалась она порядка двух лет. Служба управления персоналом и отдел охраны труда проводил мониторинг образцов, все замечания обсуждались, в том числе по качеству и по составу ткани. Материал для новой формы не должен вырабатывать статическое электричество, а одежда должна соответствовать анатомическим и физиологическим особенностям фигуры человека и обеспечивать комфортное состояние сотрудника во время работы. Окончательный вариант утверждался Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы. После было подготовлено техзадание. Новая форма шьётся из современных материалов, которые лучше обрабатываются в химчистке и меньше мнутся. До конца 2018 года мы переоденем до 15 тысяч работников, а это более 300 тысяч единиц новой формы».



Форма выдержана в едином стиле московского транспорта

Выступление председателя РОСПРОФЖЕЛ Николая Никифорова на III Железнодорожном съезде:

«Социальное партнёрство и социальная политика ОАО «РЖД» как инструмент обеспечения социальной стабильности»

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО НА 1-Й СТРАНИЦЕ

чительно важную роль в улучшении социального положения железнодорожников, стабилизации социальной обстановки в коллективах. Хочу подчеркнуть, что они у нас всегда выполнялись.

В настоящее время профсоюз заключает четыре отраслевых соглашения, в том числе по организациям железнодорожного транспорта, транспортным строителям, промышленному железнодорожному транспорту, учреждениям образования, подведомственным ФАНТ (очередное соглашение по транспортным строителям на 2018-2020 годы подписано 28 ноября этого года).

На их основе заключается почти 600 коллективных договоров, которые в основном выполняются. Система социального партнёрства в ОАО «РЖД» — одна из самых эффективных в стране, и это не наша оценка, вы сегодня уже слышали, об этом говорили в том числе руководители государства. Нам всегда удаётся найти взаимоприемлемые решения и обеспечить их выполнение. У нас не было в период между съездами коллективных трудовых споров-конфликтов.

Коллективный договор на 2017-2019 годы разрабатывался в достаточно сложной с экономической точки зрения ситуации. Но нам удалось сохранить набор основных социальных льгот и гарантий работникам компании и неработающим пенсионерам: негосударственное пенсионобеспечение, выплаты за добросовестный труд при уходе на заслуженный отдых, поддержку ветеранов отрасли, охрану труда, добровольное медицинское страхование, организацию лечения и отдыха, высокотехнологичную медицинскую помощь, поддержку материнства и детства, помощь в приобретении жилья, индексацию заработной платы. Мы научились договариваться и по преодолению сложных кризисных явлений, падения объёмов перевозок грузов и пассажиров.

Действия работодателя и профсоюза в период финансового кризиса подтвердили, что курс на партнёрство, принятие взвешенных, обдуманных решений — правильный. Принятые меры руководством компании, а в дальнейшем они были согласованы с Централь-



ным комитетом профсоюза, первичной профсоюзной организацией, позволили сохранить рабочие места 150 тысячам работников. Появились объёмы перевозок, компания восполняет потери. С мая 2017 года был отменён неполный режим работы, стала расти

реальная заработная плата.

Индексация заработной платы в 2016 и 2017 годах проведена выше инфляции. Идёт восполнение допущенных потерь в 2014-2015 годах. Восстанавливается коэффициент соотношения заработной платы железнодорожников к общероссийской с 1,28 в 2016 году до 1,31 в 2017 году и долгосрочной программой развития компании предусматривается его доведение до 1,35. Однако профсоюз считает, что поработаем и доведём этот поназатель до 1,4, такие возможности у нас есть.

Результаты работы также позволяют этого достичь. Рост производительности труда в 2016 году — 5,4%, в 2017 — 9,6%, плановый на 2018 — 5%.

Успех реформ определяют и делают люди. Работники оценивают то, что меняется в структурных подразделениях в заработной плате, на рабочих местах, в обеспечении достойных безопасных условий труда, в качестве спецодежды и инструмента. Это постоянная работа и забота работодателя и профсоюзных органов. И в этом направлении ОАО «РЖД» внесло существенные изменения, особенно за последние два года.

Совместные действия работодателя и профсоюзных органов позволили уменьшить производственный травматизм за прошедшие пять лет на 30%. в них людей, занятых на путевых ремонтных работах. Считаем, что это существенно улучшит условия труда работников компании.

По всем вопросам и пред-

сопровождения и проживания

По всем вопросам и предложениям профсоюзных организаций и работников мы находим понимание и решения со стороны генерального директора Олега Белозёрова.

Процессы реформирования на железнодорожном транспорте продолжаются, созданы более 15О дочерних структур, практически во всех — профсоюзные организации и заключены коллективные договоры. И они в основном выполняются. Проблемы возникают в аутсорсинговых структурах.

гического процесса, что воспринято работниками очень позитивно. Кончилась эпоха, когда стоял вопрос, быть или не быть системе здравоохранения в компании «РЖД».

С целью сохранения здоровья ОАО «РЖД» совместно с профсоюзом и РФСО «Локомотив» развивают массовую физическую культуру и спорт. Игры «Спорт поколений», спартакиады, туризм собирают сотни тысяч железнодорожников. Мы проводим масштабные российские и международные спортивные мероприятия и будем развивать спорт в перспективе. Железнодорожники гордятся тем, что уже 180 лет имеют право бесплатного проезда по сети железных дорог один раз в год, имеют существенную прибавку к государственной пенсии через НПФ «Благосостояние», программы социальной поддержки, что имеет хорошую мотивацию и стимул для закрепления кадров.

Мир меняется на глазах, в течение одного поколения проходит не одна технологическая эпоха. Мы тоже не можем стоять на месте в развитии инструментов социального партнёрства. Это касается отраслевого соглашения, коллективных договоров. Так, цифровая железная дорога. современный подвижной состав, средства диагностики и ремонта элементов инфраструктуры поменяют или вовсе отправят в прошлое целый ряд массовых профессий. Высвобождающихся работников (десятки тысяч) надо переобучить на новые специальности для железнодорожного транспорта (надо об этом уже сейчас думать), и это тоже элемент социального партнёрства.

Надо развивать страховые продукты (страхование от потери рабочего места, здоровья, имущества), чем в настоящее время и занимается профсоюз, и у нас тоже есть подвижки в этом плане. Мы должны создавать современные оздоровительные программы, дополнительное образование, в том числе учить пользоваться цифровыми технологиями.

Человену труда должен быть обеспечен достойный уровень доходов, надёжная социальная защита, широкие возможности для творческого и профессионального роста, для чего мы будем и в дальнейшем развивать институт социального партнёрства — этот важнейший элемент гражданского общества.

Спасибо за внимание!

Железнодорожники благодарны
Президенту за внимание к развитию
железнодорожного транспорта,
за то, что компания «Российские

железные дороги» остаётся государственной структурой.

Снижаются и нарушения требований безопасности движения. Многое сделано по улучшению общественного контроля. В прошлом году мы провели первый слёт общественных инспекторов по безопасности движения. На основе рекомендаций участников слёта перестроили их работу, улучшили систему обучения, сформировали вертикаль управления. Доработали материальные и моральные стимулы за качественную работу — в результате получили хороший эффект.

В этом году пересматриваем систему работы уполномоченных профсоюза по охране труда на основе предложений самих антивистов.

Произошли изменения по содержанию устройств жизнеобеспечения в кабинах локомотивов, самоходной путевой техники, по поставнам инструмента. С 2014 года число локомотивов, оборудованных системами жизнеобеспечения, увеличилось на 52%. 65% парка локомотивов имеют системы, причём ремонт и установка этого оборудования финансируются.

В этом году на основе предложений профсоюза впервые за пять лет разработана программа по бытовым помещениям, приобретению вагонов

Как поназывает практика, от передачи отдельных видов работ другим организациям улучшений ни по качеству, ни по количеству нет, а в большинстве случаев становится хуже. Поэтому применять такую систему не всегда целесообразно. Надо подходить очень внимательно к принятию таких решений.

Железная дорога — это стратегический вид транспорта, от работы которого зависит вся экономика страны. И сегодня, выступая, Президент нашей страны Владимир Путин, ставя стратегические задачи, остановился и на решении социальных вопросов железнодорожников, на повышении уровня заработной платы. Это весьма приятно.

Железнодорожники благодарны Президенту за внимание к развитию железнодорожного транспорта, за то, что компания «Российские железные дороги» остаётся государственной структурой. Надеемся, что так будет всегда.

К здоровью железнодорожников предъявляются повышенные требования. В 2016 году было принято решение сохранить негосударственную систему здравоохранения в системе железнодорожного транспорта как части техноло-

Кадры определят эффект

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО НА 1-Й СТРАНИЦЕ

направления, как помощь в решении жилищных проблем, поддержка молодых семей, формирование достойной пенсии».

Продуманность социальной политики работодателя по отношению к персоналу отметила заместитель председателя правительства РФ Ольга Голодец. Она высоко оценила Коллективный договор ОАО «РЖД», который обеспечивает рост заработной платы, медицинское обслуживание корпоративное работников, пенсионное обеспечение, условия для профессионального роста молодёжи и другие льготы. Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов, отмечая необходимость адресности социального пакета, сказал: «Уже мало сохранять существующий социальный пакет — нужно формировать новую среду для работников, создать новое коммуникационное пространство». Первый шаг к решению этой задачи он связывает с запуском проекта «Личный кабинет работника», который в пилотном режиме должен заработать уже в этом месяце. Сервис позволит оперативно получать документы, справки, оформлять льготы. «Для компании это станет дополнительным инструментом сбора большого массива информации о предпочтениях и потребностях работников», — пояснил Дмитрий Шаханов. Он также отметил, что научно-технический прогресс выставляет новые требования к профессионализму. Сейчас систематизированы подходы к обучению рабочих кадров, планируется полностью обновить инфраструктуру учебных центров, обеспечить все центры современными тренажёрными комплексами. Программа начнёт реализовываться с 2018 года.

Тему подготовки кадров продолжил ректор Российского университета транспорта Борис Лёвин. Он отметил, что именно отраслевое образование в течение 180 лет обеспечивает железные дороги квалифицированными циалистами. По его словам, целевой набор должен быть частью системы отраслевого образования. Ведь по целевому направлению поступают в профильные учебные заведения, как правило, дети железнодорожников, они знают, как нелегка избранная ими стезя и отдают себе отчёт в той мере ответственности, которую принимают на себя, связывая жизнь со стальными магистралями. Поэтому из них получаются высококлассные специалисты, преданные своему делу.

КАКАЯ ИНФОРМАЦИЯ ВАМ ЗАПОМНИЛАСЬ НА ЖЕЛЕЗ-НОДОРОЖНОМ СЪЕЗДЕ?



АЛЕКСАНДР ГОЛУБЕВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ДОРПРОФИНЕЛ НА ОНТЯБРЬСКОЙ ДОРОГЕ:

— Запомнилось выступление председателя профсоюза Николая Никифорова в той части, где он говорит: «Очень правильно, что железные дороги остаются государственными, и, надеюсь, так будет всегда». Это заявление зал поддержал аплодисментами. Мы ведь знаем, что международная практика приватизации ничего хорошего не несёт ни человеку труда, ни отрасли, ни экономике страны.

Прозвучали важные мысли о развитии надрового потенциала — номпания не собирается откладывать обучение молодёжи в профильных учебных заведениях. Значимая диснуссия была по зарплате: поставили задачу увеличить её к 2025 году на 1,35, а Николай Никифоров сназал — 1,4. И тогда будет стабильная индексация.

Заметно, что председатель Совета директоров ОАО «РЖД» Аркадий Дворкович уже хорошо адаптировался в отрасли. А ведь он заместитель председателя правительства РФ, и, поскольку он сейчас на стороне компании, то несёт некую поддерживающую функцию на пользу железной дороге.



ЮРИЙ ЛЕВШИН, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ОППО АО «ЭЛТЕЗА»:

— Для меня важно то, что больше всего волнует профсоюзных работников, — заключение коллективных договоров и социальное партнёрство. Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов отметил, что трудовых споров у нас, по сути, нет — это всё благодаря социальному партнёрству, благодаря тому, что мы умеем договариваться. Считаю, что эта позиция правильная — лучше договариваться, чем вставать в конфронтацию и кидать друг в





Стелла РЫТОВА,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ППО САННТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ЦЕНТРА ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ ОНТЯБРЬСКОЙ
ДИРЕНЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ:

— Именно на съезде я осознала, в какой крупной компании работаю. Мне казалось, что на съезде должны быть дежурные по станции, машинисты. Когда ехала туда, то думала, — зачем мы там, ведь будут говорить о производстве, но оказалось, что целое пленарное заседание посвятили социальной составляющей. Так что мнение своё полностью изменила.

Я поняла, что правительство нас поддерживает. Вицепремьер РФ Ольга Голодец сказала много значительного, например, что нужно сохранять отраслевое образование. То есть это уже не наша просьба, а мнение члена правительства. Мы ведь везде об этом говорили, а нас не слышали. Получить готового железнодорожника можно, но только если его учат профессионалы. Отметили. что ОАО «РЖД» будет по-прежнему готовить своих специалистов в своих профессиональных учебных заведениях. Важно, что сказали про отраслевую медицину, — она останется. А то ведь у нас люди мало информированы по этому вопросу, и он уже оброс разными слухами. Для нас очень важно,

что лечебные заведения не закроют, ведь много таких посёлков, где нет никакой медицинской помощи, кроме как в железнодорожной поликлинике. Доклад генерального директора Олега Белозёрова был посвящён внедрению новых технологий, инвестициям в новые проекты — мы, как профсоюз, это поддерживаем, потому что это новые рабочие места и улучшение условий труда. А в конце доклада он сказал такую фразу: «Основная ценность нашей компании — это люди». Лично я раньше от него таких слов не слышала, а теперь услышала и надеюсь, что социальная политика нашей компании в худшую сторону не повернёт.



ЕЛЕНА ТЕРЕЩЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ППО АО «ЖТК»:

— Появился огонёк надчто благополучие людей будет расти такими же темпами, какими будет развиваться ОАО «РЖД». Будут рабочие места, будет расти заработная плата, прогрессировать социальное партнёрство. Все выступающие делали акцент на социальной защищённости работников. О том, что наш коллективный договор один из лучших в стране, и такого продуманного уровня социальной защиты работников нет практически ни в одной другой российской компании. И это радует. И хочется работать дальше!



КОНСТАНТИН СИМОНОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ДОРПРОФИЕЛ НА ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ДОРОГЕ:

— Очень хорошо выступил председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров, мне понравилась конкретика, краткость и объёмность его доклада. Президент России Путин обрисовал программно, куда должна двигаться железнодорожная отрасль, заметив, что благосостояние железнодорожников зависит от командной работы. Два пленарных заседания, которые прошли в рамках съезда, были чётко организованы, грамотно подобраны выступающие. Чувствуется, вице-премьер Ольга Голодец разбирается в работе отрасли. Она, кстати, назвала железнодорожников эталоном профессионализма.



Анатолий БИРЮКОВ, председатель ППО ОАО «БетЭлТранс»:

— Съезд определил перспентивы развития железнодорожного транспорта до 2025 года — с учётом самых современных технологий и научных достижений. Уже в

III ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СЪЕЗД

ближайшие годы железная дорога должна прийти туда, где её никогда не было, начнётся строительство Северного широтного хода. Как профсоюзного работника меня порадовало, что большое внимание было уделено и социальным вопросам.



Ольга БУЧЕНОВА, председатель ППО линейных станций Горьковского направления Московской дороги:

— Впечатлила высокая оценка работы железнодорожников на самом высоком уровне. Понравились слова о том, что неизменной основой социальной политики компании является принцип взаимного уважения, что самое главное — это люди. И, конечно, слова председателя РОСПРОФЖЕЛ Николая Никифорова о том, что в ОАО «РЖД» есть резервы и возможности повысить к 2025 году заработную плату в 1,4 раза.



НАТАЛЬЯ ПАНЬКОВА,ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ППО АО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ»:

— Мне буквально врезались в память слова о том, что в нашей компании коллективный договор был, есть и будет. И при этом он — один из лучших в стране. А ещё было сказано, что будет расширяться контроль за состоянием здоровья работников и развиваться производственная медицина. Выступающие говорили об очень важных социальных моментах, которые дают веру в будущее компании: уверенность в завтрашнем дне для сотрудников холдинга и уверенность клиентов в работниках компании. Ведь когда сотрудник доволен, заинтересован своей работой, можно садиться в вагон и не бояться, потому что поезд ведёт удовлетворённый человек, то есть замотивированный, лояльный, а не тот, кому просто больше негде работать.



ГЕННАДИЙ КОСОЛАПОВ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕНРЕТАРЬ МЕНДУНАРОДНОЙ
КОНФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ
СТРОИТЕЛЕЙ:

Первый вывод — масштаб этого мероприятия соответствует масштабу и влиянию «РЖД» в стране и обществе. Второй — и я считаю это достижением профсоюза — вторая часть съезда, то, что была посвящена вопросам социальной политики. Это было сделано впервые и означает значимость и актуальность проблем, которые РОСПРОФЖЕЛ. поднимает Третий вывод — нельзя останавливаться на достигнутом. Ведь раньше мы говорили, что заработная плата на железной дороге должна быть в 1,6



раза больше, чем в среднем по стране, то сейчас руководство компании озвучило цифру 1.35.



АЛЕКСЕЙ МАНАКОВ, РЕКТОР СИБИРСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ:

— Для технологического развития железнодорожной отрасли актуальным стало выступление президента страны Владимира Путина, который подчеркнул важность укрепления кадрового потенциала и развития отраслевого образования в стране.

Он отметил, что сегодня одним из приоритетов в работе холдинга является наращивание транзитного потенциала России, повышение скорости, качества, удобства обслуживания пассажиров и перево-

зимых грузов. Это означает модернизацию управления на железной дороге и отработку более эффективных методов движения составов, новые современных предложения логистических услуг, технические и технологические инновации от отечественных специалистов, отраслевых университетов, направленные на совершенствование работы всей отрасли, базирующиеся на качественной профессиональной подготовке сотрудников.



Владислав ЕЛАНСКИЙ, председатель Дорпрофжел ГУП «Мосновский метрополитен»:

— Моё мнение однозначное: съезд — это хорошая возможность обменяться опытом работы, потому что по струк-

туре предприятий и по виду деятельности и у нас, и у РЖД общие задачи — обеспечение безопасности движения. Было интересно узнать, как какое предприятие этих целей достигает. Очень много интересных вопросов было поставлено кадровым блоком компании. А главное — есть чему поучиться. Была обозначена приоритетная программа, согласно которой на предприятиях должно работать не менее 40% молодёжи (до 35 лет). И в «РЖД» это уже достигнуто — 42%, а у нас только 30%. А я всегда думал, что для молодёжи более привлекателен Московский метрополитен, у нас ведь и зарплата повыше, и возможностей побольше. Мы взяли на вооружение существующую в «РЖД» ипотечную программу — 2,5% для молодёжи и 4,5% для остальных работников, будем пытаться организовать подобную программу у себя. Узнали об именных стипендиях от председателя РОСПРОФЖЕЛ, мы подумаем в этом направлении. У нас есть свой учебный центр и ребята, которых стоит поддержать. Понравилась существующая в «РЖД» корпоративная пенсионная система. У нас такой нет, но опыт интересный.



Вернули людей в профсоюз

ИНТЕРВЬЮ

ВАЛЕРИЙ БРОК,

корр. «Сигнала»



На заводах «Желдорреммаша» ждут изменений, ведь у акционерного общества заканчивается контракт

с компанией «РЖД». Заканчивается в этом году и действие коллективного договора. Об этом и не только наш разговор с председателем профсоюзных организаций АО «Желдорреммаш» и ООО «ЛокоТех-Сервис» Николаем Данковцевым.

- Николай Николаевич, коллективный договор «Локо-Тех-Сервиса» (прежнее название — «ТМХ-Сервис») действует до конца 2019 года. А что ждёт «Желдорреммаш»?

— Колдоговор заканчивается этим годом — одновременно с контрактом между «Желдорреммашем» и ОАО «РЖД». Конечно, лучше для нас, если контракт будет долгосрочным. Если же его продлят на год, то и колдоговор будет продлён на год. Но наш документ особых изменений не претерпит, основной пакет льгот и социальных гарантий останется в прежнем объёме.

— На заводах «Желдорреммаша» и в сервисных локомотивных депо насчитывается две тысячи общественных уполномоченных по охране труда. Это много или мало?

— В принципе — достаточно. Но главное не число, а качество. Большую роль играет человеческий фактор. В этом году в сервисном депо Курск произошёл групповой несчастный случай со смертельным исходом — три человека в результате собственной неосторожности получили ожоги, не совместимые с жизнью. Необходимо минимизировать влияние человеческого фактора, а это возможно лишь при неукоснительном соблюдении правил охраны труда. А общественных уполномоченных будем дополнительно учить, чтобы повысить эффективность их работы. Надеюсь, что в 2018 году будем работать без ЧП, для этого есть и возможности, и ресурсы.

– Какая ситуация на предприятиях с условиями труда, со спецодеждой, с санбытом?

— Условия труда на локомотиворемонтном производстве по определению «не сахар». Конечно, стараемся улучшить. Проблема в том, что и «Локотех-Сервис», и «Желдорремаш» работают на площадях ОАО «РЖД», а по условиям контракта за капитальный ремонт зданий и сооружений отвечает собственник. Мы имеем право произвести только «косметику». В титульные списки на будущие периоды наши здания включают, но не в том объёме, как хотелось бы. Так что частично что-то делаем своими силами, что-то — собственник производственных площадей. Это в равной степени касается и заводов, и депо.

Недавно собрали и передали в управляющую компанию фотоотчёты по состоянию санитарно-бытовых помещений. которые подготовили председатели профсоюзных организаций. Этот отчёт нужен для планов на следующий год. Отмечу, что у работодателя по санбыту позиция жёсткая. Генеральный директор Юрий Дегтярёв сказал, что по приезде на любое предприятие первым делом будет смотреть санитарнобытовые условия и не потерпит неподобающего состояния помещений.

Со спецодеждой проблемы были — в депо они стали

проявляться ещё в конце прошлого года. Сегодня центральные склады филиалов укомплектованы спецодеждой и спецобувью, решаем вопрос по логистике — доставке на предприятия.

— Насколько заводы и депо обеспечены работой? Ещё недавно ведь говорилось об их недозагрузке.

– Недозагрузка была в прошлом году, некоторые заводы «Желдорреммаша» приостанавливали деятельность на короткое время. Однако удалось избежать массового сокращения, сохранили костяк коллектива. В этом году работой загружены все. У Ростовского электровозоремонтного завода работы больше, чем было запланировано, а Челябинский осваивает новый вид ремонта машин ВЛ8О. В 2018 году заказов планируется больше, и некоторые предприятия даже набирают новых работников. В основном таких профессий, как слесарь по ремонту подвижного состава, слесарь по ремонту топливной аппаратуры, слесарь-электрик.

— И при всём при этом на предприятиях ещё сохраняется режим неполного рабочего времени?

— Только в Дальневосточном филиале, но и там есть тенденция к улучшению. Мы договорились, что в этом году число тех, кто трудится в таком режиме, не должно составлять более 5% от численности. Реально с начала года эта цифра значительно меньше — 3,2%. И надо сказать, что режим применяется только к управленцам и инженерно-техническим работникам — рабочие заявлений не пишут.

— С кадрами проблем нет?

— Катастрофических нет. А текучка на ремонтных производствах была всегда. Что касается рабочих кадров — сейчас создаётся центр квалификации повышения

для представителей основных профессий.

– Молодёжь приходит на производство?

— Приходит. В октябре в Нижнем Новгороде у нас прошёл слёт молодёжи — около 100 человек со всей сети приехали. Ребята хорошие, с идеями, с нестандартным подходом к работе. Проблема в том, что учебные заведения большее количество времени уделяют теории и мало — практике, и молодому специалисту до полноценного ещё расти и расти. Закрепляется молодёжь

размере 200 рублей — как в ОАО «РЖД». Переговоры шли долго. К ним в разные периоды подключались председатель РОСПРОФЖЕЛ, его заместители, и в итоге управляющая компания пошла навстречу. Сейчас идёт стадия финального согласования.

№43 (895) 7 — 13 декабря 2017 года

Мы долго говорили о компенсации работникам с Дальнего Востока за авиаперелёт на «юга» в отпуск — и добились этого. Как и доработки Положения по мотивационным выплатам, введённого взамен Положения о выплатах за пре-



С точностью до микрона...

в основном на предприятиях, расположенных в небольших городах, где другой работы нет. А в «столицах» соблазнов

— Как выстраивалось социальное партнёрство с работодателем?

— Коллектив большой на заводах и в сервисных депо работают порядка 60 тысяч человек, и ими надо управлять. Понятно, что есть руководители, есть инженеры. Но они занимаются только производственным процессом. а мы. профсоюзная организация, погружаемся и в производственный процесс, и в проблемы коллектива. И от того, как мы решим второе, зависит первое. Своей работой мы это доказали, и сейчас работодатель понимает, что профсоюзная организация — помощник в работе всего коллектива. С нами считаются, к советам прислушиваются, мнение учитывается. Эта цепочка выстраивалась долго, начиная с 2014 года, и она ещё будет достраиваться — мы работодаем в коммерческой структуре и, вполне возможно, она будет как-то реформироваться, так что мы должны быть начеку и действовать по обстановке.

— Как профсоюзный лидер, что бы вы отнесли к своим победам, и что — к поражениям?

— К победам, хоть это, может быть, громко сказано, я бы отнёс появление документа об установлении суточных в

данность компании. Людям. отработавшим по 35 лет, будет выплачиваться определённая сумма, индексируемая каждые пять последующих лет с учётом наставничества.

Ну и, конечно, прошлая колдоговорная кампания. При передаче из РЖД ремонтных локомотивных депо была договорённость, что коллективный договор «ТМХ-Сервис» будет один в один с ОАО «РЖД». Так оно и было. Но шло время, и были опасения, что управляющая компания начнёт секвестировать те или иные льготы. Но обошлось — мы очень конструктивно поработали, проговаривая каждый пункт.

Что касается поражений их, наверное, было два. Когда люди переходили к нам из ОАО «РЖД», многие категорически отказывались вступать в профсоюз — даже те, которые совсем недавно были его активными членами. Со многими удалось договориться, но с ещё большей массой — нет. «А зачем мне профсоюз? Я уже всё получил», — говорили они. И второй момент — отмена выплат за преданность компании. Новый документ тогда ввели сырой и было много негатива, люди выходили из профсоюза. Но сейчас это исправили. Сегодня в профсоюзе состоят порядка 90% работающих — по заводам и сервисным депо в сумме. И мы продолжаем бороться за каждого человека.



После полного сервиса электровоз должен быть как новый

Вагон отречения

ИСТОРИЯ

ВАЛЕРИЙ БРОК,

корр. «Сигнала»

Факты — упрямая вещь: история часто вершится на железной дороге. Вот и последний российский император Николай II сто лет назад метался в своём поезде, не зная, что делать с восставшей страной. Собственно, в вагоне поезда он и подписал своё отречение 2 (15) марта 1917 года.

Революция распространялась со скоростью пожара. В ночь на 27 февраля Николай II получил телеграмму от супруги: «Уступки неизбежны. Уличные бои продолжаются. Многие части перешли на сторону врага». Однако никакого беспокойства не выказал — приказал ехать из ставки в объезд, через Малую Вишеру, чтобы не мешать движению воинских эшелонов. Но там ему сообщили, что путь на Петроград перекрыт революционными сол-



Отречение Николая II

датами. Куда ехать? В Москву? Вернуться в ставку? Император выбрал тупик — Псков, где располагался штаб Северного фронта. В 19-05 1 марта императорский поезд прибыл к перрону псковского вокзала. Его никто не встречал.

На следующий день император отрёкся от престола. Он написал в дневнике «Везде измена, и трусость, и обман» и подписал отречение в пользу сына, поставив время «15 часов» и дату «2 марта».

Вагон-салон, в котором было подписано отречение, с конца 1920-х до второй половины 1930-х годов был выставлен в Петродворце в парке Александрия. Есть свидетельства, что он даже пережил блокаду — во всяком случае, в 1944 году внешне он был цел.

Сегодня в России нет ни одного подлинного вагона императорского поезда. Лишь некоторые мемориальные вещи, находившиеся в нём,

сохранились в фондах Петергофского музея-заповедника и периодически выставляются для всеобщего обозрения. А жаль — посмотреть там было на что. Собственно императорских вагонов в поезде было три (из 12) — спальный, салонвагон с рабочим кабинетом и вагон-столовая. Ну и, наверное, великокняжеский. В спальне императора наличествовали стол, диван, туалетный столик и умывальник. При каждой спальне оборудованы отдельные туалетные комнаты. Интерьеры помещений императора

и императрицы различались по стилистике оформления. Между спальнями располагалась ванная комната — саму ванну выписали из Парижа — говорят, внешняя её часть была выполнена из меди, внутренняя — из серебра. В этом же вагоне была устроена гардеробная и находились два купе для камердинера Николая II и для камер-фрау императрицы Александры Фёдоровны. Так что «удобства» были полные — в поезде имелось всё для комфорта и приятного времяпровождения.

ФAKT

К 1903 году парк императорских поездов состоял из пяти составов. Первый — это Императорский поезд Николаевской железной дороги для путешествий вдовствующей императрицы Марии Фёдоровны. Второй — «Собственный Его Императорского Величества» для дальних путешествий по России. Третий — Императорский поезд «для заграничной колеи». Четвертый — «пригородный Императорский поезд» для путешествий в окрестностях Санкт-Петербурга. Пятый — Императорский поезд Курской железной дороги «для путешествий иностранной и местной знати».

Расскажите фонду о себе

КОНСУЛЬТАЦИЯ

Специалисты негосударственного пенсионного фонда «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» отвечают на вопросы читателей «Сигнала».

Недавно я сменила фамилию и переехала. Мне самой нужно об этом сообщить фонду?

Татьяна Герасименко

Да, по условиям Положения об НПО работников РЖД вам нужно сообщить об изменении персональных данных в течение десяти дней с момента, когда эти изменения произошли. Это необходимо для корректного исполнения фондом своих обязательств перед вами. Копии документов с внесёнными изменениями можно отправить на адрес ближайшего фили-

ала, или предоставить их при визите в представительство фонда, или обратиться в отдел кадров вашего работодателя.

Правда ли, что с пенсии удерживают НДФЛ? Евгения Третьякова

Да, но только с её части. Согласно российскому налоговому законодательству налог на доходы физических лиц удерживается с той части негосударственной пенсии, которая была сформирована за счёт взносов вашего работодателя. С части пенсии, сформированной за счёт ваших личных взносов, налог не удерживается.

Если у вас остались вопросы, звоните в справочную службу НПФ по телефону 8-800-775-15-20 (бесплатно) или присылайте их в редакцию «Сигнала».



Прифо-Прибор вешал-кой на Бульба Про-стыня в роли платья «Сжи-кенный» шокола*д* ightharpoonupСтолица Белой России Мадам работу аистам Речь «во всё горло» суетой Жидкая «прими Танец втроём у Орба кайте Хорошая девочка по Сме-лякову Мода на вче-рашнее Автор робин-зонады усилия зря Сдвиг вправо первой строки Садко как му-зыкант Заро**-**дыш Остатки Сердце инфек-4 ции водства Плуг проще некуда Устное «Прези дент» Вати-И от-правле ние, и отпад ᅜ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В №42

По горизонтали: Штука. Интим. Штамп. Качок. Регулятор. Совет. Нерв. Невод. Паста. Непал. Вето. Елей. Джоли. Конус. Клуб. Тон. Хек. Отава. Гитара. Мор. Ирга. Тантал. Сад. Логово. Лаос. Николас. Луг. Торпедист. Дюйм. Том. Оселок. Комбайнёр. Лада.

По вертикали: Анчар. Пирог. Татьяна. Комфорт. Человек. Куб. Колесо. Пена. Теснота. Рванина. Телесериал. Дейл. Подбородок. Лов. Уха. Карло. Танкодром. Масон. Толстяк. Авиатор. Отдел. Сум-ка. Лета. Удой. Гимн. Юла. Йод.

для работниц вокзального ком-

плекса — её девушки сшили

сами, а команда Восточно-

Сибирской привезла работ-

ника из «будущего» — робота-

помощника, который не только

знает ответы на все вопросы

о работе вокзального ком-

плекса, но и любит болтать,

обниматься и делать селфи с

яркими, что болельщики до

Все команды были настолько

пассажирами.

Славные традиции ЦДКЖ

ЮБИЛЕЙ

ИРИНА ПАВЛОВА,

корр. «Сигнала»

90 лет исполнилось Центральному Дому культуры железнодорожников — легендарному ЦДКЖ. 23 ноября 1927 года первых своих зрителей принял Клуб Октябрьской революции Казанской железной дороги (КОР) — именно так назывался этот рабочий клуб-театр для членов профсоюза железнодорожников, который в 1937 году был преобразован в общесоюзный цдкж.

Его сцена помнит Исаака Дунаевского, братьев Покрасс, Анатолия Эфроса, Булата Окуджаву. Именно при ЦДКЖ были созданы известный и сейчас ансамбль песни и пляски Александра Александрова и железнодорожный джазовый оркестр под руководством Леонида Утёсова «Теа-джаз», гремевший в тридцатые годы на всю страну.

Заложенные ими традиции не прерываются и сегодня. В ЦДКЖ работают самодеятельные творческие коллективы студии, кружки, мастерские, участники которых показывают своё мастерство на сцене и в зале ЦДКЖ. На этой сценической площадке выступают и профессиональные артисты, которые участвуют в сборных концертах и антрепризных спектаклях.

В праздничный юбилейный вечер работников ЦДКЖ пришли поздравить председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров и заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов. Вручая работникам ЦДКЖ заслуженные награды, они пожелали им хранить и развивать заложенные 90 лет назад славные традиции Дома железнодорожников.



Сцена ЦДКЖ помнит многих известных артистов

Вокзалы накреативили победу



Свердловская РДЖВ: дорогих гостей встречаем хлебом и солью!

последнего не знали, кто победит. Тем не менее, после долгих обсуждений жюри первое место присвоило команде Московской РДЖВ, вторыми стали работники Забайкальской РДЖВ, третьими — Западно-Сибирской РДЖВ.

KOHKYPC

ЕЛЕНА КУРБЕТ,

корр. «Сигнала»

В Москве прошёл финальный этап сетевого конкурса профессионального «Навстречу мастерства пассажиру» Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД».

работников Команды вокзальных комплексов из пятнадцати региональных дирекций боролись за звание лучшего коллектива.

Финал состоял из пяти конкурсов — «Проверка теоретических знаний», «Представление команды», инновационный проект «Меняемся для вас», «Викторина» и творческий

Проблем с теорией и викториной у конкурсантов не возникло, они отлично владеют знаниями в таких сферах, как коллективный договор, охрана труда, трудовой кодекс и даже финансово-экономической.



Команда Московского РДЖВ завела зал зажигательными танцами

Что уж говорить о творческих конкурсах. Со сцены звучали песни, стихи, разворачивались театрализованные костюмированные действия.

Как только ни удивляли участники жюри и зрителей. Так, команда Забайкальской РДЖВ презентовала форму

Специальные награды от РОСПРОФЖЕЛ в номинации «За волю к победе», «Самая социально-ориентированная команда», «Приз зрительских симпатий» получили Южно-Уральская. Красноярская, Северо-Западная дирекции соответственно.

Выспаться и поесть

ТЯГА

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ.

Дорпрофжел на Октябрьской дороге САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

На станции Лужская открыли новый дом отдыха локомотивных бригад.

Уже сегодня, после недавнего завершения электрификации участка Мга — Гатчина — Вейнмарн — Усть-Луга, бригады депо Санкт-Петербург, Волховстрой и Бабаево пользуются его услугами.

В новом доме есть всё необходимое для отдыха машинистов и помощников после долгого перегона, ведь от Бабаево до Лужской около 500 километров или 12 часов пути.

В комфортных номерах с кондиционерами, санузлом и душем можно привести себя в порядок и выспаться. В спортзале — привести мышцы в тонус. А в круглосуточной столовой вкусно и недорого поесть или заказать еду в дорогу. Как рассказали машинисты, полноценный обед обходится в 145 рублей.

«Конечно, и раньше бригады имели возможность отдыха. Но условия были не столь идеальные, как сегодня. Кроме того, полноценной столовой не было, и приходилось запасаться продуктами: покупать заранее либо брать еду из дома. Сегодня условия на порядок лучше. Когда я работал машинистом, о таком мог только мечтать», — рассказал председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург Варшавский Александр Тихонов.



Новый дом отдыха начал работать



Комитетом Российской Федерации по печати ое свидетельство №012726 Учредитель: Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

Главный редактор: Н.ПАШНАЛОВА Заместитель главного редактора: М.ВОЛНОВА Ответственный секретарь: В.БРОН 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

Тираж отпечатан в АО «ПН «Энстра М», 14340О, Мосновская область, Нрасногорский р-н, п/о «Красногорск-5», а/м «Балтия», 23 км.

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.

ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ»

Газета печатается в Волгограде, Енатеринбурге, Ирнутске, Калининграде, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге,

Индекс в каталоге Роспечати 29866 **Общий тираж** 125818 экз **Номер подписан:** 05.12.2017 г. Заказ №