Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 02 (942)
24–30 ЯНВАРЯ
2019 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

АССОРТИМЕНТ В ТАРЕЛКЕ СТР. 2

«БЕСШУМНЫЙ» ПЕРЕЕЗД СТР. 4

ХОЗЯИН СМЕНИЛСЯ, ПРОБЛЕМЫ ОСТАЛИСЬ СТР. 5

НАВСТРЕЧУ КОСМОСУ СТР. 6

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Тепло в рабочих поездах

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Вагоны рабочих поездов обслуживают проводники ФПК

ПАВЕЛ ГРЕКОВ,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

В Северобайкальском регионе Восточно–Сибирской дороги в рабочих поездах заменили неисправный подвижной состав. Теперь в вагонах стало тепло.

О проблеме холодных вагонов «Сигнал» писал прошлой зимой. Аномально низкие температуры и неудовлетворительное техническое состояние вагонов обострили проблему несоблюдения температурного режима в рабочих поездах Северобайкальского региона магистрали.

Во время проверок председатели первичек, уполномоченные по охране труда выяснили, что во многих вагонах столбик термометра редко поднимался выше нуля. «В некоторых не было аккумуляторных батарей, была неисправна система электроснабжения. Где–то батареи грели, но изношенная обшивка и кузов пропускали тепло», — напомнил о ситуации главный технический инспектор труда Дорпрофжел на ВСЖД Александр Гришунов.

Плановые виды текущего ремонта и техническое обслуживание вагонов проводила АО «Федеральная пассажирская компания». При этом восстанавливали в основном ходовую часть и тормозное оборудование подвижного состава. Внутреннее оборудование ремонтировала Дирекция по эксплуатации путевых машин. Но из–за истечения допустимых сроков эксплуатации, серьезных коррозионных повреждений кузова и рамы, критического износа электрооборудования, систем водоснабжения и отопления, а также ограниченного финансирования вагоны подлежали списанию.

Однако заменить их было нечем. Ни у Северо–Восточной дирекции по эксплуатации путевых машин, ни у аутсорсинговой компании «Авангард», которой принадлежали вагоны, средств на их замену не было.

«Вагоны не приспособлены для работы в условиях Северобайкальского региона, они не соответствуют санитарным нормам. Сейчас вместо них на участке Северобайкальск — Новый Уоян и Куанда — Таксимо курсируют автомотрисы АС–01, — отметил на XVI социально–экономическом форуме дороги председатель ППО Куандинской дистанции пути Валерий Бирюков. — Для этого еженедельно отвлекаются от четырех до шести бригад специального самоходного подвижного состава, которые должны обеспечивать дистанции пути мотовозами».

В декабре 2017 года на встрече руководителей дорожных профсоюзных организаций с генеральным директором ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым председатель Дорпрофжел на ВСЖД Александр Старцев рассказал о ситуации. Решить вопрос поручили Центральной дирекции инфраструктуры.

«Выход нашли, заключив договор на аренду вагонов и обслуживание проводниками между Дирекцией инфраструктуры и АО «ФПК». По мере списания неисправного подвижного состава в мае заключили договор на аренду четырех вагонов, а с января этого года в Северобайкальском регионе курсируют уже семь вагонов, — рассказал Александр Старцев. — От лица работников региона хочу поблагодарить руководство компании, Центральной дирекции инфраструктуры и дороги за помощь в выделении средств».

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Александр Размахнин,
бригадир Куандинской дистанции пути:

— Езжу в рабочем поезде по маршруту Таксимо — Куанда. Прошлой зимой в вагоне температура была не намного выше, чем на улице. По коридору гулял ветер. В новом вагоне можно ехать комфортно, снять верхнюю одежду, не боясь замерзнуть и заболеть. Стало тепло.

НОВОСТИ

НЕТ ПО–ПРЕЖНЕМУ ЗАКАЗОВ

Задолженность по зарплате за 2018 год перед работниками «Петуховского литейно–механического завода» погашена полностью.

Предприятие по–прежнему находится в режиме простоя (с декабря 2017 года). Проблемы с выплатой заработной платы начались еще с марта прошлого года. В сентябре арбитражным судом Курганской области было возбуждено дело о банкротстве предприятия и введена процедура наблюдения.

Правовая инспекция труда профсоюза на ЮУЖД контролирует вопрос соблюдения администрацией завода трудового законодательства перед работниками, а также оказывает им необходимую консультативную помощь.

МЕТРОПОЛИТЕНЫ ПООЩРИЛИ РАБОТНИКОВ

Работникам Московского и Петербургского метрополитенов выплатили вознаграждение по итогам работы в прошлом году. Сумма вознаграждения была определена в зависимости от стажа работы в метрополитене, наличия дисциплинарных взысканий, производственных упущений, которые повлекли за собой аварию, крушение, тяжелую производственную травму, брак, а также наличие случаев нарушений трудовой дисциплины.

ПРОДЛИЛИ НА ГОД

Коллективный договор открытого акционерного общества «Первая нерудная компания» продлен на 2019 год. Работникам сохранены все гарантии и льготы, имевшиеся в действующем документе.

НЕ УЗНАТЬ ПЕРЕЕЗД

Здание переезда 847 км Кузнецкой дистанции пути Куйбышевской дороги получило «вторую молодость». Здесь провели капитальный ремонт: установили новые двери, современные пластиковые окна, обновили фасад. Кроме того, объект оснастили новой мебелью, а профком передал для обустройства быта электрочайник и микроволновую печь. Дежурные по переезду рады изменениям.

ИНДЕКСАЦИЯ

Ассортимент в тарелке

Компания «РЖД» проиндексировала стоимость питания в «окна». О том, что это значит для ремонтников инфраструктуры и отразится ли на работниках ЖТК, рассказала председатель ППО АО «Железнодорожная торговая компания» Елена ТЕРЕЩЕНКО.

— Елена Николаевна, как давно не повышалась цена, сколько стоило питание и каким оно будет в этом году?

— Договор на оказание услуг по организации питания работников, занятых на ремонте пути в «окна» продолжительностью не менее четырех часов, заключили в начале 2017 года. Стоимость горячего питания не индексировалась. А к основным видам оказываемых ЖТК услуг индексация не применялась с 2014 года. При этом согласно Росстату за четыре года стоимость продуктов увеличилась в 2,8 раза.

Стоимость завтраков и ужинов для работников, занятых на ремонтных «окнах» не менее 4–х часов, составляла 108,72 руб., обедов — 176,05 руб. Теперь цена услуги на завтрак/ужин увеличится на 6,7%, обед — на 6,2%.

— Отразится ли повышение на составе блюд или, быть может, на размере порции?

— Появится возможность увеличить ассортимент закупаемых товаров.

— Если говорить об услугах, предоставляемых ЖТК железнодорожникам в обычном режиме, есть ли разница в цене на питание в пределах одного региона?

— Это вполне возможно. Она обусловлена, в первую очередь, самими регионами и удаленностью столовых от административного центра. Возможна разница в цене и для разных типов столовых — в производственной столовой цена может быть выше, чем в столовой ДОЛБ.

— Порой железнодорожники жалуются на дороговизну и на качество приготовления блюд. Как компания исправляет ситуацию?

— Ответственные сотрудники работают с «Книгами отзывов и предложений» в столовых, с обращениями на сайте АО «ЖТК». На все отзывы, в том числе и негативные, ЖТК оперативно реагирует — указанные объекты внепланово проверяют. Отмечу, что повторные негативные отклики отсутствуют.

Кстати, часто негативные отзывы на столовую смешиваются с негативными отзывами в целом на дома отдыха локомотивных бригад.

— Повышение стоимости обедов на зарплатах работников АО «ЖТК» как–то отразится?

— Нет. Вне зависимости от стоимости услуги договора индексация зарплаты сотрудников проводится согласно Коллективному договору.

— Нет ли у ОАО «РЖД» планов повысить стоимость комплексных обедов для всех железнодорожников?

— В настоящее время ЖТК совместно с компанией «РЖД» обсуждает вопрос о повышении стоимости услуги питания для пассажиров при задержке поездов более четырех часов, а также пассажиров, оказавшихся в зоне чрезвычайных ситуаций. Она также не менялась с 2017 года. Индексация позволит расширить ассортимент продуктов в наборах питания. А это важно человеку, оказавшемуся в такой ситуации.

Что касается стоимости комплексных обедов на объектах общественного питания, то ее определяет региональное руководство ЖТК, учитывая пожелания посетителей как по составу комплексного обеда, так и по цене.

Беседовала ***Елена Павлова***

СТРАХОВАНИЕ

Батут, чтобы не разбиться

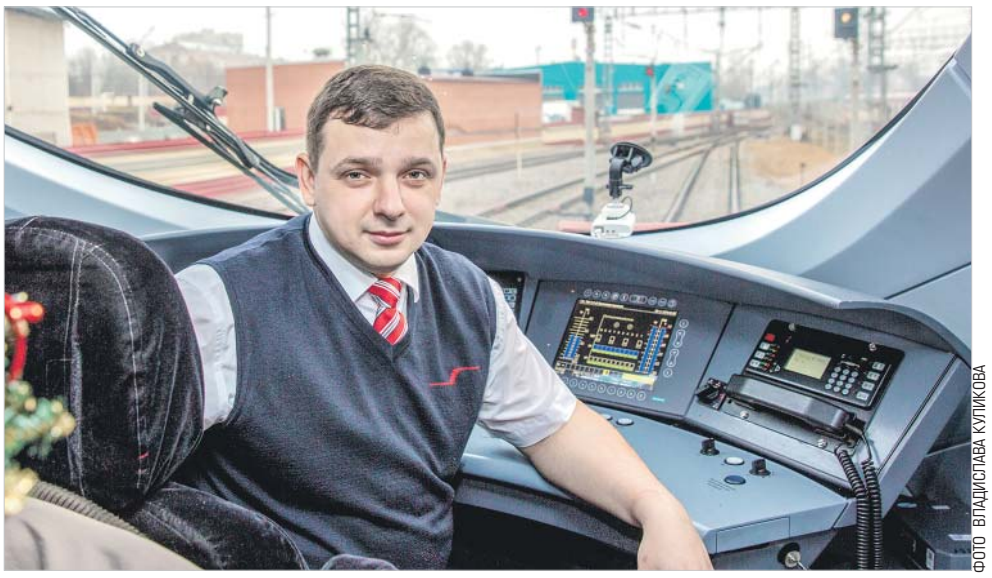


ФОТО: ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

К здоровью машинистов скоростных и высокоскоростных поездов предъявляются жесткие требования

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В Северо–Западной дирекции скоростного сообщения первые семь машинистов вступили в программу страхования от профнепригодности по медицинским показаниям. По сравнению со страхованием локомотивных бригад Дирекции тяги она имеет особенности, связанные со спецификой работы скоростников.

«Мы долго не могли включиться в эту программу, — рассказывает председатель ППО Северо–Западной дирекции скоростного сообщения Андрей Пелль. — Страховые компании, в которые мы обращались, полагали, что страховой случай наступает только тогда, когда машинист не проходит медкомиссию и теряет из–за этого работу. Однако это не совсем применимо к нашему предприятию».

Карьеру машиниста у скоростников можно разделить на несколько ступеней: работа на маневрах при депо и подгон составов под отправление на станции Санкт–Петербург–Главный и Санкт–Петербург–Финляндский, вождение электропоездов «Ласточка», сначала в пригородном, затем в скоростном режиме, работа на высокоскоростных «Аллегро» и «Сапсан». Наконец, вершина — вождение «Сапсана» без помощника. Для освоения каждой ступени требуется своя квалификация и отменное здоровье. Путь «наверх» занимает несколько лет.

Те же ступени, только вниз, машинист преодолевает, если вдруг медкомиссия признает его непригодным. Машинист ВСП «Сапсан», управлявший им без помощника, по результатам обследования может быть переведен в управление поездом с помощником на этих же «Сапсанах» и «Аллегро», затем на «Ласточку» и не в скоростное, а сразу в пригородное движение или на маневры. То есть формально он работу не теряет, а значит, по логике страховых компаний, страховой случай не наступает.

«Считаю, что если машинист, выпадая из высокоскоростной обоймы, переходит на низкие скорости движения, то это равнозначно потере работы и трудоустройству на новое место, — рассказывает Андрей Пелль. — Долго пришлось убеждать страховщиков, что, например, потеря работы в скоростном движении без помощника машиниста, которая дает максимальный денежный доход, — это страховой случай, такой же, как и перевод из скоростного движения в пригородное и так далее по нисходящей. Ведь понижение по медицинским показателям на каждую ступень — это ощутимая потеря в зарплате. В итоге в случае признания машиниста непригодным к работе по медицинским показаниям у нас может наступить четыре страховых случая».

Максимальный взнос для участия в программе — 15 тыс. руб. в год. Можно внести всю сумму сразу или по частям. В этом случае страховая выплата составит 500 тыс. руб. Минимальный взнос — три тысячи руб., выплата соответственно будет меньше.

Между тем за все время существования Северо–Западной дирекции скоростного сообщения по состоянию здоровья не был отбракован ни один машинист или помощник. Они не хотят терять работу и следят за здоровьем. Многие бросили курить, занимаются в спортзале, ходят в бассейн. В дирекции есть футбольная и волейбольная команды. Профсоюзный комитет поощряет и помогает организовывать турниры, подает заявки для участия команд в городских соревнованиях. «Но страховка — это своего рода батут, чтобы не разбиться, — считает Андрей Пелль. — У многих кредиты, ипотека. Так что страховая выплата в случае непрохождения медкомиссии — хорошее подспорье, чтобы пережить переходное время».

Пока что в программу от профнепригодности, которую запустили год назад, вступили семь человек. Но Андрей Пелль уверен, что в 2019–м их количество увеличится. Ведь все больше скоростников интересуются условиями программы.

> **Страховая выплата в случае непрохождения медкомиссии — хорошее подспорье, чтобы пережить смутное время**

ПОДДЕРЖКА

В санаторий — становись

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на ОЖД
САНКТ–ПЕТЕРБУРГ

Председателям региональных советов ветеранов Октябрьской дороги вручены сертификаты на отдых в пансионате «Восток–6» и санатории «Сестрорецкий курорт».

Санаторий «Сестрорецкий курорт» ждет ветеранов–железнодорожников

Социальный проект Дорпрофжел на ОЖД по организации отдыха ветеранов–железнодорожников в санаториях посвящен 75–летней годовщине полного снятия блокады Ленинграда и 76–й годовщине прибытия первого поезда на Финляндский вокзал в феврале 1943 года. Всего в рамках проекта в Ленинградской области отдохнут 75 ветеранов–железнодорожников.

«Забота о ветеранах— одно из направлений деятельности профсоюза. Проводя такую акцию, мы говорим «Спасибо!» за их подвиг», — отметил председатель Дорпрофжел на ОЖД Александр Голубев.

ПРОВЕРКА

Грязная история

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

В помещении пункта заступления на работу локомотивных бригад, расположенном в парке НС станции Хабаровск–2, царит антисанитария.

В этом убедились главный технический инспектор труда Дорпрофжел на ДВЖД Владимир Кульков, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск–2 Константин Варфаламеев, а также корреспондент «Сигнала» во время посещения пункта.

Первое, что бросилось в глаза, — незакрывающаяся входная дверь в обрамлении неубранных окурков. В застуженном морозным воздухом тамбуре — истерзанные грязными ногами посетителей коврики и давно потерявшие изначальный внешний вид белые двери. Плиточное покрытие пола внутри помещения испещрено грязными следами от ботинок, потеками растаявшего снега, занесенного на обуви. С первого взгляда стало понятно: уборщицы здесь не было уже очень давно. Ни локомотивные бригады, ни нарядчик, ни медицинский работник кабинета предрейсового медицинского осмотра ее в глаза не видели. Хотя должна она появляться здесь ежедневно.

Слой грязи на батареях потрясает воображение. На первом этаже подтекает труба, поэтому около лестницы хозяйствует внушительных размеров лужа, другая — на втором этаже около кофе–машины.

Санузел находится в плачевном состоянии: замызганная грязью и известковым налетом сантехника, разводы на полу. Про исходящий из кабинки «аромат» лучше умолчать.

Стены, выглядывающие из–под информационных стендов с устаревшими листовками, вызывают чувство гадливости:

ФОТО АВТОРА

ФОТО АВТОРА

грязь, потрепанные обои, непонятного происхождения дыры.

Под ногами у кабинета нарядчика локомотивных бригад — истертый до дыр линолеум. Не лучше и само рабочее место: разбитый, покрытый въевшейся пылью серый подоконник, под креслом и компьютерным столом лежит огромный кусок фанеры, прикрывающий дыру в линолеуме.

Перед кабинетом предрейсового медицинского осмотра «радует глаз» диван, на котором локомотивные бригады ожидают приема — покрытие из кожзама практически полностью было стерто до тканевой основы, из мест разрыва обивки торчал поролон. В кабинете состояние линолеума также оставляло желать лучшего.

Предназначенная для прохождения инструктажа компьютерная техника расположилась на покрытых пылью столах. В центре композиции красуется побитый временем системный блок, судя по внешнему виду, с ним здесь не церемонились.

Ежесуточно через это «уютное гнездышко» проходит в среднем до 70 локомотивных бригад.

Судя по всему, «Год улучшения условий труда и производственного быта» сюда и не заглядывал. Руководство эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск–2 должно устранить нарушения.

ДИСТАНЦИЯ ПУТИ

Модули под занавес

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Три современных модульных пункта обогрева получила Бугульминская дистанции инфраструктуры под занавес года, который проходил в РОСПРОФЖЕЛ под знаком улучшения условий труда и производственного быта.

Их установят на станциях Туймазы, Акбаш и Базаровка. «Модули укомплектованы мебелью, холодильниками, микроволновыми печами, обогревателями, умывальниками и другой бытовой техникой. Это был настоящий новогодний подарок для путейцев», — отмечает председатель профсоюзной организации дистанции Минзиля Шафикова.

Еще один модульный пункт обогрева поступил на 595–й км перегона Пишля — Хованщина. Он подключен к системе электроснабжения и уже принял первых посетителей.

«Прежняя бытовка сгорела несколько лет назад в лесном пожаре. Профком неоднократно поднимал эту проблему. Помог ее решить начальник службы пути Куйбышевской дирекции инфраструктуры Сергей Богданов», — рассказала председатель профсоюзной организации дистанции Ольга Макунина.

ДЕПО

Время обновления

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Прошлый год для эксплуатационного локомотивного депо Екатеринбург–Пассажирский стал временем обновления. Оценил перемены корреспондент «Сигнала».

Уполномоченные по охране труда несколько лет твердили, что здание обветшало и требует ремонта. А администрация предприятия настойчиво просила финансирования у руководства. И в начале прошлого года деньги выделили, началась модернизация.

На сохранившихся в профкоме фотографиях помещения первого этажа — душевые, хозяйственный блок и раздевалки — до ремонта поражают антисанитарией. После капремонта картина противоположная. Здесь полностью заменили коммуникации, вентиляцию, половое покрытие, установили бойлеры для нагрева воды.

«Теперь горячая вода идет в автономном режиме и с достаточным уровнем температуры, — констатирует председатель ППО депо Павлин Братцев. — Раньше в душевых протекал потолок, замена коммуникаций позволила решить эту проблему. А благодаря установке фильтров теперь есть питьевая вода».

Неэстетично, а попросту — грязно выглядели шкафы в раздевалке, туалетные комнаты. Все это требовало элементарной чистки с последующей покраской.

Сегодня заканчивается ремонт холла, где установят контрольно–пропускной пункт с современной системой безопасности и информатизации, в частности, видеонаблюдением.

По обновленной гранитной лестнице с новыми поручнями поднимаемся на второй этаж, где в порядок привели душевые. Теперь здесь даже работает принудительная вентиляция.

«После ремонта стало хорошо, теперь и туалет нормальный, и душевые — это места, которыми пользуемся чаще всего, поэтому на них сразу обращаешь внимание», — говорит помощник машиниста Виктор Мамаев, которого встречаем по пути.

На третьем этаже расположены административные помещения. Здесь глобальных перемен не произошло, так как не требовалось: заменили напольное покрытие и двери кабинетов. Задание на перспективу — замена мебели.

Заглянули в класс технической учебы на четвертом этаже (на фото) — ремонт тут не нужен, при надлежащем уходе удалось сохранить условия для учебного процесса.

По контрасту с санитарно–гигиеническими зонами актовый зал сияет хирургической чистотой и оглушает тишиной. Он вместе со вспомогательными помещениями изменился коренным образом.

«Сейчас здесь устанавливают акустическую систему, проектор с экраном, — говорит Павлин Братцев, довольный переменами. — Раньше зал

ФОТО АВТОРА

был рассчитан на 245 мест, сейчас — на 209. Но этого достаточно для еженедельных совещаний».

С актовым залом соседствует музей. Он пока только готовится к ремонту, здесь планируют заменить потолок и стеновые покрытия, переоборудовать стеллажи для экспозиции.

Медленно, но модернизация идет. В ходе эксплуатации специальные комиссии, уполномоченные по охране труда и профорги выявляют недочеты, которые тут же устраняются.

Но есть и «горчинка». «Очевидно, что порядок на предприятии в первую очередь зависит от нас самих, от элементарной чистоплотности. С этим пока у нас тяжело. Профсоюзный комитет взял на себя воспитательную работу в коллективе», — делится председатель первички.

СИТУАЦИЯ

ФОТО: ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

«Бесшумный» переезд

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Дежурным по переездам Московско–Рязанской дистанции пути Московской дороги вернули класс условий труда.

«В 2013 году на предприятии провели специальную оценку условий труда, — рассказывает специалист по охране труда дистанции пути Снежана Шестакова. — Рабочие места дежурных по переезду аттестовали по классу 3.1, то есть с опасными производственными факторами «шум» и «микроклимат». По этому классу условий труда люди получали доплату в 4%».

В прошлом году СОУТ в дистанции «перемеряли» по новым правилам — приказу Минтруда № 33н. В этом документе микроклимат отнесен к вредным факторам в том случае, если его учитывают на «рабочих местах, расположенных в закрытых производственных помещениях, в которых имеется технологическое производственное оборудование, являющееся источником тепла или холода». У дежурного по переезду такого оборудования нет, однако шум–то никто не отменял.

И после спецоценки шум «потеряли» — по результатам замеров все оказалось в пределах допустимого.

Профсоюз не согласился с таким решением. «Так дело было оставлять нельзя, — рассказывает заместитель председателя ППО хозяйства пути Московско–Рязанского направления Олег Баранов. — Переездов у нас пять. По двум пришлось уступить: один на малодеятельной ветке в Люберцах, еще один, за Бронницами, в ближайшей перспективе закрывают, ведь рядом строят эстакаду. Вредность надо было отстаивать на остальных — в Быково, Раменском и еще одном у Бронниц, которые расположены на главном ходу дороги и где поезда летят один за другим — и, соответственно, доплаты как минимум для пятнадцати человек отстояли».

Для этого провели мониторинг уровня шума. «Он значительно превышает минимально допустимые 80 дБ, что было запротоколировано. К тому же технический инспектор труда Московско–Курского региона Дорпрофжел на МЖД Евгений Красовский указал на несоблюдение законодательства при повторной СОУТ — у компании, что ее проводила, протоколы замеров шума отсутствовали. Короче, нам пошли навстречу. Людей мы защитили, что не может не радовать», — сказал Олег Баранов.

ПРАВОВАЯ ИНСПЕКЦИЯ

Не учли надбавки

ПАВЕЛ ГРЕКОВ,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

Работникам санатория–профилактория «Подлеморье» вернули недополученные в прошлом году более 260 тыс. руб.

В Северобайкальский филиал Дорпрофжел на Восточно–Сибирской магистрали они обратились в июле с просьбой разобраться с неправильным начислением зарплаты.

Правовой инспектор труда Семен Капустин провел проверку и установил правомерность претензий 39 работников. Причиной послужило игнорирование руководством учреждения решения Конституционного суда.

Ведь Конституционный суд поддержал требование профсоюзов о невключении в состав МРОТ компенсационных и стимулирующих выплат. Они должны начисляться на фактический заработок работника. При этом величина тарифной ставки (оклада) первого разряда не должна быть ниже величины минимального размера оплаты труда. Ранее за это предложение на сайте РОИ отдали свои голоса более 100 тыс. граждан.

В ОАО «РЖД» локальными нормативными актами предусмотрено доначисление зарплаты низкооплачиваемым работникам до минимального размера оплаты труда в случае, если они полностью отработали месячную норму времени. Администрация Дирекции социальной сферы произвела работникам такие начисления. Но северные и районные коэффициенты рассчитывались без учета этих надбавок. Поэтому зарплата выплачивалась не в полном объеме.

По результатам проверки правовой инспектор внес представление работодателю, но сумму не пересчитали.

«После ухода Семена Яковлевича на заслуженный отдых я заменила его на должности правового инспектора труда, — рассказала Елена Бочарова. — В ноябре при проведении повторной проверки в санатории–профилактории «Подлеморье» заметила, что зарплата по–прежнему начисляется с нарушениями. Повторное представление дало результаты: работникам сделали перерасчет за октябрь и выплатили компенсацию в размере 21 200 руб.». Остальную сумму работникам выплатили в декабре.

> **Работникам сделали перерасчет за октябрь и выплатили компенсацию в размере 21 200 руб. Остальную сумму работникам выплатили в декабре**

РЕШЕНИЕ

Есть компенсация

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Компенсационные выплаты (суточные) машинистам и помощникам машинистов электропоездов (дизель–поездов) в пригородном движении при работе по технологии с применением второго отдыха за поездку увеличились.

Возмещение расходов, связанных со служебными поездками данных работников, теперь начисляются из расчета не 208 руб.60 коп. за сутки, а 417 руб. 20 коп. Если же при этом локомотивная бригада была направлена в командировку и работала на участке обслуживания с двумя отдыхами за поездку, то эта сумма составит 616 руб. в сутки.

Так было реализовано предложенное РОСПРОФЖЕЛ решение вопроса об увеличении компенсационных выплат после утверждения Положения об организации работы локомотивных бригад Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава с применением второго отдыха за поездку в пунктах оборота.

«В Дирекции тяги за такие поездки уже с июня 2017 года выплачиваются увеличенные суточные, — говорит эксперт Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Ирина Пуд. — Но ведь и в пригородном движении есть участки, на которых по согласованию с ППО моторвагонных депо предусмотрен второй отдых». Однако надбавки локомотивные бригады за поездки со вторым отдыхом там до недавнего времени не получали. Естественно, что машинисты и помощники машинистов обратились с этим вопросом в свои профсоюзные организации за разъяснением, а председатели ППО моторвагонных депо — в ЦК РОСПРОФЖЕЛ. «Обсудив данный вопрос на заседании Совета председателей первичных профсоюзных организаций, действующих в Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, мы дали делу ход», — отметила Ирина Пуд.

ФОТО: ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Решение далось не просто. Однако теперь все точки над «i» поставлены.

«Этого решения очень ждали в моторвагонном депо Омск, — говорит председатель Совета председателей ППО Западно–Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава Марина Зайцева. — На некоторых участках обслуживания депо предусмотрены поездки со вторым отдыхом. Конечно, там, где отдыхают наши машинисты и помощники, необходимо создать все условия для полноценного отдыха. На участках моторвагонного депо Новосибирск такой возможности нет. И там по требованию профсоюзной организации отказались от второго отдыха. А вот на станциях Барабинск и Татарская, куда приезжают бригады депо Омск, дома отдыха оборудованы по всем правилам. Есть кухни, комнаты с хорошей шумоизоляцией».

ДЕТАЛИ

Распоряжение «Об организации работы локомотивных бригад Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава с применением второго отдыха за поездку в пунктах оборота» вступило в силу 27 ноября прошлого года. А 29 декабря был подписан документ об увеличении компенсационных выплат до 417 руб. 20 коп. за сутки. Поэтому локомотивным бригадам, работавшим по данной технологии в это время, должны сделать перерасчет.

МНЕНИЕ

Хозяин сменился, проблемы остались

Надежды путейцев на полную обеспеченность средствами малой механизацией вследствие передачи их в 2018 году на баланс подразделений дирекций по эксплуатации и ремонту путевых машин ЦДИ пока не оправдались. Так считает председатель профсоюзной организации Слюдянской дистанции пути Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры Елена ЗОЛОТОРЕВА.

— Мы очень обрадовались, когда узнали, что в течение 2018 года средства малой механизации передадут из дистанций пути на баланс подразделений дирекций по эксплуатации и ремонту путевых машин ЦДИ. Ведь нам казалось, что благодаря этому нововведению у нас не будет больше недостатка в средствах малой механизации. Мы рассуждали, что ДПМ, взяв на свой баланс средства малой механизации, возьмет на себя и ответственность за обеспечение путейцев исправным инструментом. А мы, сдавая в ремонт, скажем, шпалоподбойник, тут же будем получать другой и продолжать работу.

Но оказалось, что все не так просто. В конце ноября прошлого года наша дистанция получила регламент взаимодействия с Восточно-Сибирской ДПМ при организации технического обслуживания, ремонта и списания средств малой механизации. Согласно этому документу, за инструмент, хотя и он передан на баланс ДПМ, путейцы по-прежнему несут ответственность. И если механизм ломается, доказать, что это случилось по объективным причинам очень сложно.

А причин из-за которых инструмент выходит из строя, немало: заводской брак (редко, но бывает), повреждения в процессе транспортировки, наконец, климатические условия. У нас 20-градусные морозы установились с середины ноября. Металл при такой погоде становится хрупким. И если не ломается инструмент часто, так это благодаря нашим ребятам, которые его, как зеницу ока, берегут! Инструмента ведь не хватает. К примеру, шуруповертных ключей с двигателями внутреннего сгорания по расчету требуется 33, а у нас только 26. Из них два — на ремонте, который затянулся из-за недостатка запчастей. Четыре шуруповертных ключа вообще ремонту не подлежат, поскольку у них более 70% износа. Ведь в связи с большим объемом работ — по текущему содержанию пути, по смене плетей, по их вводу в оптимальный температурный интервал — 26 шуруповертных ключей мало. А те, что есть, постоянно в работе, отчего быстро вырабатывается их ресурс. И с этим ничего не поделаешь.

У нас, как и раньше, на каждом околотке есть ответственные, которые следят за соблюдением правил хранения и транспортировки инструмента, регулярно его осматривают. Дата очередного тестирования и техобслуживания есть на бирках, прикрепленных к каждому инструменту. Вся информация об этом внесена в журналы, которые ведутся в дистанции. Есть и человек, который за надлежащее содержание инструмента отвечает, аналитику проводит, сдает неисправный инструмент в ремонт, причем не ждет, когда за ним приедут, сам отвозит в мастерскую. Сдает по акту и получает отремонтированный — тоже по акту. Только ремонт сильно задерживается из-за недостатка запчастей. Порой месяцами ждем.

Мы надеялись, что после передачи средств малой механизации на баланс ДПМ ремонтные мастерские будут снабжаться запчастями. Ведь это мастерские централизованные, где проводится только сертифицированный ремонт. Стало быть, и частями запасными соответствующего качества и в должном объеме они должны быть обеспечены. А получилось, что как раз на запчасти-то финансирования и нет.

В ремонтных мастерских ничего поделать не могут, руками разводят: нет запчастей, стало быть, и ремонта нет, а когда будет — неизвестно.

Так что пока никаких подвижек реорганизация не обеспечила.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

А как у вас с инструментом и средствами малой механизации?

Василий ЛЕЙМАН,
главный технический инспектор труда Дорпрофжел на КрЖД:

— В целом на дороге ситуация с их поставкой удовлетворительная. По данным дирекции материально-технического обеспечения, заявки выполняются в срок и в полном объеме. Жалоб на качество не поступало, отставаний от плана закупок нет. Но есть проблемы со сроками ремонта средств малой механизации для дистанций пути из-за несвоевременной поставки запчастей.

Еще один вопрос — сохранность инструмента на локомотивах грузового движения, работающих на полигоне трех дорог, — расхищается слесарный инструмент из инструментальных готовален электровозов.

Вадим ВАЛИЕВ,
технический инспектор труда Тындинского филиала Дорпрофжел на ДВЖД:

— В дистанциях пути БАМа не достает основных средств механизации. Например, оставляет желать лучшего обеспеченность линейных участков Юкталинской дистанции пути. Так, по нормативу на одном линейном участке должно быть 8 электрошпалоподбоек, а фактическое оснащение по станции Олекма — две, по станции Лопча — одна. А путевых гидравлических домкратов в реальности в Олекме — два, в Лопче — четыре, хотя по нормативу должно быть восемь.

Владимир БАРАБАНОВ,
начальник Горький – Казанской дистанции пути:

— Средствами малой механизации укомплектованы больше чем на 90%. Они надлежащего качества. В прошлом году их передали на баланс дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин, и в принципе вопросов нет. Понятно, что совсем без недочетов в работе не бывает, но проблемы решаемы.

Мария ШЕСТЕРКИНА,
председатель ППО Тюменской дистанции пути:

— Наличие радиостанций в дистанции составляет 60% от потребности. В плане поставок на 2018 год их не было, но пришли 6 штук.

Печально, что наши руководители, мастера самостоятельно ищут пути выхода из сложившейся ситуации: берут во временное пользование рации с соседних участков, свозят радиостанции на «окно». Процент износа батарей высокий — до 50%. Работают они максимум по 40 минут и садятся, а запасных нет. Не хватает и зарядных устройств. Поэтому заряжают не все сразу, а по очереди.

Светлана МОХИЯНОВА,
председатель ППО Карымской дистанции пути:

— Средств малой механизации для текущего содержания пути недостаточно. В декабре из-за отсутствия запчастей более двух месяцев в ремонте находились две передвижных электростанции мощностью до 6 кВт и шесть автономных шурупогаечных ключей. Сегодня в ремонте — четыре гидравлических прибора для рихтовки пути, один съемный портальный кран для перевозки рельсов и четыре рельсорезных станка.

Требуется замена восьми электростанций, выработавших срок службы и физически износившихся. Для фаскосъемного станка требуется 50 твердосплавных пластин. Не хватает трех автономных шурупогаечных ключей, 21-го гидравлического прибора для рихтовки пути, 12-ти станков для шлифования элементов ВСП и стрелочных переводов с ДВС, пяти съемных портальных кранов для перевозки рельсов и одного рельсошлифовального станка. Из тринадцати рельсорезных станков работают только девять.

Также часто (из-за некачественного ремонта) из строя выходят электрошпалоподбойки и долгое время, опять же, находятся в ремонте. А их и так не хватает до нормативов (на один линейный участок с двадцатью и более монтерами пути положено четыре штуки). Аналогичная ситуация наблюдается и в других дистанциях пути.

Виктор МАНЧИНОВ,
председатель ППО Сасовской дистанции пути:

— В таблице № 9 «Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути» указано, что у дорожного мастера линейного участка должно быть по одному рельсорезному и рельсосверлильному станку. Но этого недостаточно при работе в «окна». Ведь, например, при вырезке дефектного рельса в плети механизм может отказать и заменить его будет нечем. А это чревато задержкой поездов и срывом графика движения. И вина за это ляжет на дистанцию пути, хотя инструмент находится на балансе дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин. Требуется пересмотр норм оснащения линейных участков малой механизацией. Многие станки выработали свой ресурс.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Олег УСОВ,
мастер Голутвинской дистанции пути:

— Нам обещали, что будет ходить сборный вагон и забирать инструмент в ремонт у предприятий. В реальности же два раза в месяц на автотранспорте Ресурстранса мы сами отвозим его в ремонт. При этом тратим авточасы, которых и так не хватает на доставку работников и инструмента к месту работ.

Дмитрий ГОРОЖАНКИН,
дорожный мастер второй укрупненной бригады Воронежской дистанции инфраструктуры:

— В целом проблем нет, качество приемлемое.

Конечно же, все ломается, как и любая вещь. Да и вопрос не только в среднем качестве того же молотка, но и в отношении работников к чужому имуществу.

Сложнее дело обстоит с ремонтом средств малой механизации. Сломанные передают в механические мастерские, а оттуда — в подрядные организации, которые занимаются починкой. Пока партия наберется, чтобы не гонять машину из-за одного, пока отвезут, починят, вернут обратно, проходит много времени. Ситуацию можно изменить. Во-первых, если ремонтировать инструмент поштучно, не дожидаясь формирования большой партии. А во-вторых, разрешить ремонт нам. Мелкий ремонт мы и так осуществляем, но порой требуются новые запчасти, которые мы не можем купить. Ведь работники не должны тратить деньги из своего кармана. А если бы нам разрешили приобретать те же подшипники и сальники и отчитываться за них, то это значительно упростило бы проблему.

ЭКСКУРСИЯ

Навстречу космосу

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Представители РОСПРОФЖЕЛ побывали на космодроме Байконур и договорились о взаимодействии с местной территориальной организацией профсоюза. В дальней перспективе — организация экскурсий и познавательных программ, как на сам космодром, так и на предприятия космической отрасли, расположенные в Подмосковье.

Старт ракеты «Союз» с комонавтами на борту на космодроме Байконур

«Цель нашей поездки — встретиться с профсоюзной организацией Байконура, обменяться опытом, познакомиться с Байконуром — и с городом, и с космодромом, посмотреть его стартовые площадки, узнать, как и в каких условиях работают люди, откуда они, чем обеспечены и обеспокоены, как им работается бок о бок с иностранцами. В общем — знакомство с ракетно–космической отраслью», — говорит входивший в состав делегации председатель ППО ОАО «РЖД–строй» Анатолий Козин.

Хотя сегодня Байконур переживает далеко не лучшие свои времена, посмотреть на космодроме действительно есть на что. Потрогать своими руками и восхититься гениальностью людей, создавших сложнейшую и высокотехнологичную технику для космической отрасли. Например, можно заглянуть в орбитальный корабль–ракетоплан многоразового использования «Буран». Это настоящая легенда отечественной космонавтики, советский ответ американским шаттлам. «Буран» был рассчитан на 100 запусков в космос, но после его успешного первого и единственного беспилотного полета, состоявшегося в 1988 году, программа была свернута.

В музеях космодрома можно познакомиться с передовыми космическими технологиями, узнать, как они реализуются, как идет подготовка космонавтов, что предшествует запуску.

«Очень много экспонатов, разнообразной техники — ракетной, пожарной, автомобильной, — рассказывает Анатолий Козин. — Под открытым небом расположены космические аппараты — и возвращаемые, и аппараты связи, и двигатели разной мощности и поколений. Вся история программы «Энергия — Буран» от начала и до сегодняшнего дня. Мы увидели самый высокий на космодроме стенд динамических испытаний, созданный очень оперативно для вибрационных испытаний самой большой ракеты–носителя Советского Союза «Энергия» и корабля «Буран» в вертикальном положении. Там они подвергались нагрузкам, сопоставимым с теми, что испытывает ракета–носитель при реальном запуске».

Железнодорожникам было, конечно же, интересно познакомиться с железнодорожной системой обеспечения Байконура. А ведь она тоже уникальна. Собранную ракету–носитель и челнок к месту старта доставляли четыре гигантских транспортно–установочных агрегата, именуемых в народе «кузнечиками». Вес каждого мотовоза — 2750 тонн, двигались они по специальным рельсам с помощью нескольких уникальных тепловозов серии ЗМУ62П. Создавались конкретно под проект «Энергия – Буран» и больше нигде не использовались. Агрегаты не только обеспечивали перевозку ракет, но и их горизонтальную установку на испытательный стенд и стартовую площадку. Каждый «кузнечик» двигался по двум железнодорожным колеям, общей шириной в 20 метров.

На Байконуре есть и обычные локомотивы, дизели и железнодорожные пути. В былые времена обслуживали их два батальона Железнодорожных войск, что обеспечивало секретность.

Сегодня все передано в ведение гражданским, и там, где раньше бурлила жизнь, нынче все пришло в запустение. Законсервированы неиспользуемые стартовые и технические комплексы. Ракетные шахты давно взорвали в рамках программы свертывания ядерных вооружений, воинские гарнизоны опустели. По словам Анатолия Козина, сегодня казахи, рядовые жители Байконура, боятся, что русские уйдут совсем и город прекратит существование, не станет работы, ведь на сотню километров вокруг ничего нет, только сухая голая потрескавшаяся земля да мутная нить Сырдарьи.

Из многочисленных объектов на космодроме продолжают работать только гражданские комплексы. Секретность сегодня сохраняется лишь в некоторых частях космодрома, там, где стоят ангары и площадки РКК «Энергия», ЦНИИмаш и других «космических» НПО. Разумеется, и там, где на боевом дежурстве стоит наша не имеющая аналогов в мире межконтинентальная баллистическая ракета «Р–36М», именуемая в НАТО «Сатана».

Туда, конечно, вход любым туристам заказан, но на территории космодрома, которую Россия арендует у Казахстана, и без того есть на что посмотреть. «Гагаринский старт», место гибели маршала Неделина, исторические места, сам город Байконур, аллея космонавтов, где они перед полетом сажают деревья, огромные объекты, где ракеты собирают, макет ракеты–носителя «Союз», стела «Наука – Космос», местный Арбат — пешеходный километр проспекта Королева и многое другое.

«Нам разрешили посмотреть, как собирают ракеты, где перед полетом живут космонавты, мы даже при старте ракеты присутствовали, и на членов делегации РОСПРОФЖЕЛ это произвело неизгладимые впечатления, — рассказывает Анатолий Козин. — А еще мы узнали, как идет взаимодействие двух государств, ведь, к примеру, там две полиции — российская и казахская. Зарплаты выплачиваются российскими деньгами, банкоматы тоже наши. Продукты стоят дешевле, чем в Москве».

Разумеется, работников профсоюза интересовало, как взаимодействуют территориальные профсоюзы российской и казахстанской частей Байконура, какая существует система. Структура оказалась специфической, ведь на Байконуре, помимо постоянных работников, есть очень много прикомандированных, но живущих здесь подолгу. Особенно с заводов космической отрасли. Официально они числятся в заграничной командировке, ведь Байконур — территория другого государства. Но, поскольку он находится в аренде у России, то имеет статус города федерального значения. Приезжих даже ставят на временный профсоюзный учет — от каждого завода там есть представитель и работает профком.

«Профсоюз у них развитой, многие его представители вхожи во властные структуры, им помогают и на них реагируют. Мы будем осуществлять взаимодействие между нашими профсоюзами, а также с администрацией Байконура и ракетно–космическими предприятиями, которые есть в Подмосковье, Москве и Самаре. На Байконуре есть экскурсионное бюро, предлагающее туристам совершить тур на пилотируемые и непилотируемые старты космических кораблей, обзорную экскурсию по космодрому, экскурсию на «Гагаринский старт», музей истории космонавтики. Однако попасть в город не так–то просто — нужно иметь договоренности и разрешения от разных структур. Плюс цены высокие. Поэтому мы надеемся со временем наладить собственные экскурсионно–культурные связи».

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

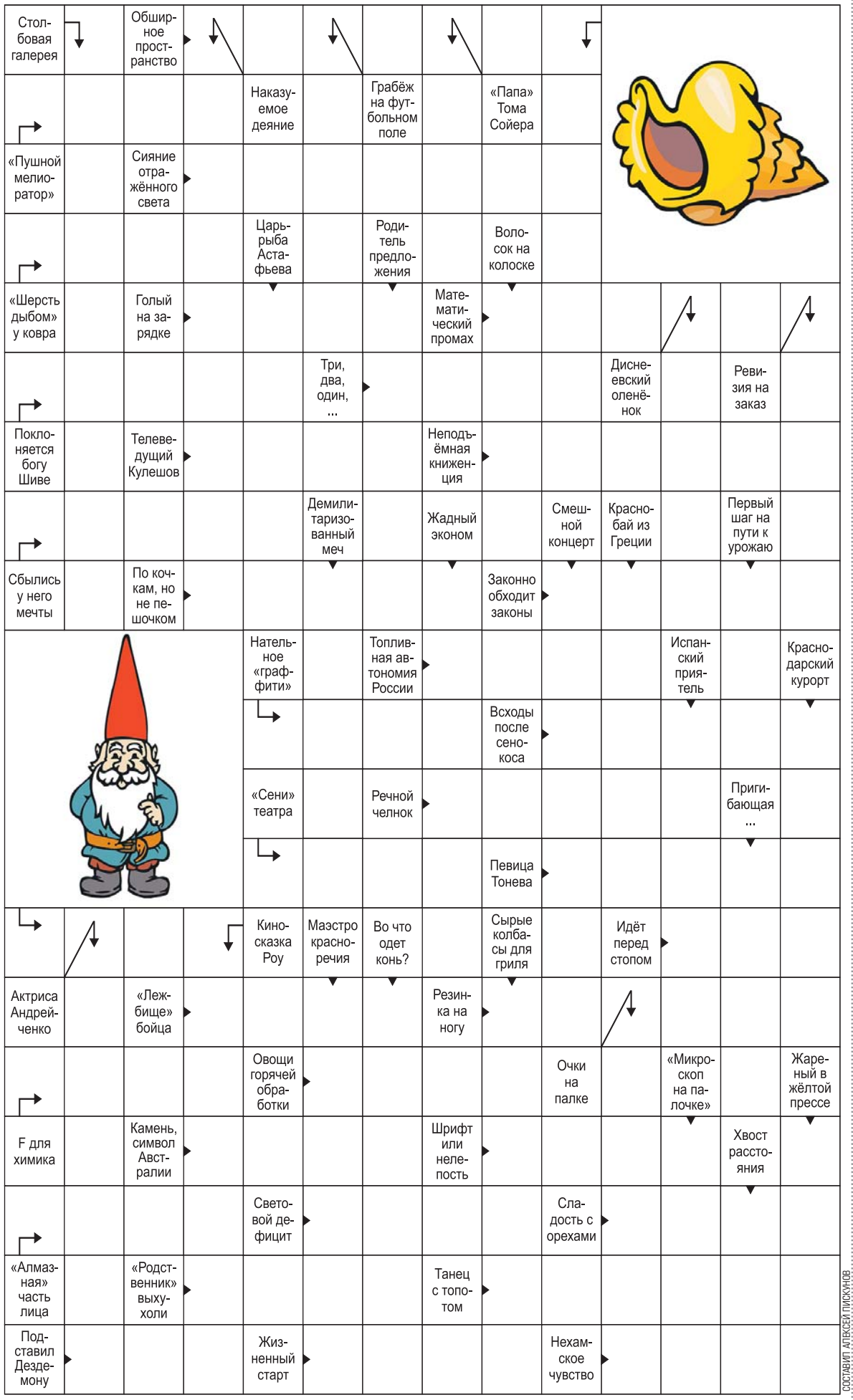
Председатель ППО ОАО «РЖД-строй» Анатолий Козин — заслуженный испытатель космической техники, генерал-майор. Его жизнь была тесно связана с космодром, на который он впервые был направлен служить в 1981 году инженером-испытателем. Он был и начальником группы по подготовке и запуску ракет-носителей космических аппаратов, и начальником штаба отдельной инженерно-испытательной части космодрома Байконур, и командиром части, занимавшейся созданием комплекса «Буран».

Транспортировка системы «Энергия–Буран» «кузнечиками»

СПОРТ

Валенки — не помеха

На Восточно–Сибирской железной дороге состоялись первые отборочные игры зимней спартакиады Иркутского филиала Дорпрофжел. Одним из самых зрелищных этапов соревнований стал хоккей в валенках.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 1

По горизонтали: Мономах. Эссе. Гонорар. Фаза. Пест. Эгоист. Чехол. Иуда. Лепс. Изотоп. Сирин. Сафин. Сушка. Обед. Бриг. Кашка. Онучи. Гафт. Нарты. Торт. Меч. Омск. Панама. Стул. Пузо. Каир. Рост. Элли. Кино. Тема. Елец. Шпинат. Пэн. Рада. Лига.

По вертикали: Искажение. Мегаполис. Нанос. Морс. Хор. Елена. Тиски. Эдит. Газ. Иртыш. Топка. Форма. Ноготь. Секунда. Удача. Кук. Ширма. Алыча. Темя. Остолоп. Толкиен. Спикер. Курица. Пороша. Настил. Тени. Хата. Маг.

ИСТОРИЯ

Алексинские сезоны

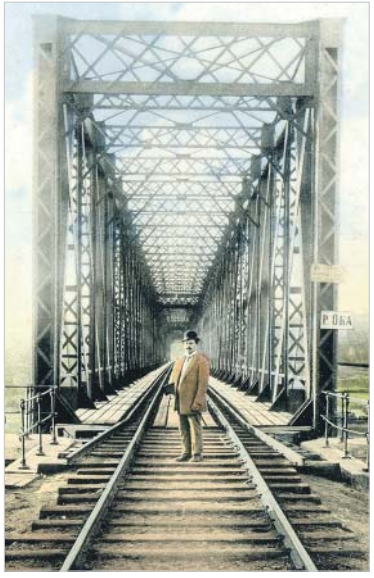
ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

В 1891 году город Алексин Тульской губернии вошел в «большую литературу»: туда приехал Антон Павлович Чехов, причем по железной дороге! А начиналось все так...

Годом раньше младший брат писателя Михаил окончил университет и был назначен в Алексин податным инспектором. Город ему понравился, о чем он и написал родным. По весне 1891–го здешние красоты приехали оценить родители — Павел Егорович и Евгения Яковлевна, а за ними и Антон Павлович засобирался, попросил Михаила подыскать дачу для своего многочисленного семейства. Сохранилось его письмо другу, литературному критику Александру Урусову: «На всякий случай сообщаю Вам свой летний адрес: станция Алексин Сызрано–Вяземской железной дороги… Сегодня уезжаю в Алексин слушать соловьев».

Ряжско–Вяземская железная дорога, ставшая в 1890–м частью Сызрано–Вяземской, пришла в эти края в 1874 году и принесла в Тульскую губернию главное: стабильное сообщение. Ведь дороги здесь были отвратительные. Еще до начала строительства туляки писали Александру II, умоляя дать высочайшее разрешение на постройку: «Из Тулы в Алексин дорога извилиста, грунт слабый, из Тулы в Богородицк грунт слабый и ползучий, весной, осенью и даже летом во время дождей образуется непроходимая грязь… Из Крапивны в Одоев дорога вообще дурна…». Император проникся, разрешение дал, и 15 декабря 1874 года через станцию Алексин прошел первый поезд. Правда, по неизвестным причинам дорогу проложили в стороне от города — она огибает его петлей, но это уже отдельная тема.

Так или иначе Чеховы благополучно доехали и разместились на так называемых «ковригинских дачах» — несколько их домиков стояли у станции. О них Антон Павлович писал издателю Алексею Суворину: «Мой адрес станция, а не город, т.к. живу я около станции и получаю корреспонденцию из рук начальника станции. Дача ничего себе. Лес, Ока, глушь, тепло, соловьи поют и прочее. Тихо и покойно, а во время дурной погоды здесь будет скучно и грустно. После заграничной поездки (перед этим Чехов провернул путешествие на Сахалин, а затем проехался по Европе) дачная жизнь кажется немного пресной. Похоже на



то, как будто я взят в плен и посажен в крепость. Но тем не менее все–таки я доволен… У меня из окон хороший вид. То и дело ходят поезда. Через Оку мост» (на фото).

На даче Чехов активно работал. Как он писал тому же Суворину, «в понедельник, вторник и среду я пишу сахалинскую книгу, в остальные дни, кроме воскресений, — роман, а в воскресенья — маленькие рассказы. Работаю с охотой, но — увы! — семейство мое многочисленно, и я, пишущий, подобен раку, сидящему в решете с другими раками: тесно. Погода все дни стоит великолепная, место, где стоит дача, сухое и здоровое, лесу много… В Оке много рыбы и раков. Вижу поезда и пароходы. Вообще, если бы не теснота, то я был бы очень, очень доволен».

10 мая 1891–го в гости к Чехову на ковригинские дачи приехали друзья — Исаак Левитан с Ликой Мизиновой. И практически одновременно решилась проблема тесноты: местный помещик Евгений Былим–Колосовский, с которым они познакомились по дороге, предложил Чехову с семьей занять целый этаж его дома в усадьбе Богимово недалеко от Алексина.

Богимово понравилось всем — и Левитану, и Лике и в особенности Антону Павловичу, который решил снять предлагавшийся второй этаж. В целом алексинские сезоны Чехова продлились до первых чисел сентября 1891–го и были вполне плодотворными. Здесь наконец–то разобрал свои сахалинские блокноты и начал работу над повестью «Остров Сахалин», здесь написал повесть «Дуэль» и рассказ «Бабы», богимовские впечатления дали ему материал для рассказа «Дом с мезонином». И не только — именно после того лета писатель стал подумывать о покупке собственного дома, чтобы переселиться туда с семьей. Позже таким домом станет Мелихово.

ТРАДИЦИИ

Прорубь зовет

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Купание в проруби — устоявшаяся традиция на Крещение. Не чужда она и членам РОСПРОФЖЕЛ.

Так, проведенный корреспондентом «Сигнала» опрос среди работников Свердловской магистрали показал, что чаще участвуют в крещенских купаниях мужчины, в большинстве своем представители рабочих профессий. Молодежь проявляет в этом вопросе меньший энтузиазм. Есть и единицы «самородков», кто в почтенном возрасте, за 60, продолжает традицию.

Не пугают морозы работников эксплуатационного вагонного депо Екатеринбург–Сортировочный: начальника ПТО Каменск–Уральский Алексея Попова, осмотрщиков–ремонтников вагонов Евгения Кознова и Владимира Кряквина.

«Шесть лет совершаем ледяное погружение, но делаем это не только в праздник, а каждую неделю, — рассказал Алексей Попов. — Я хожу в клуб «Синарские моржи», а в православный праздник езжу к иордану, который вырублен у нас в Каменск–Уральском на реке Каменке».

«После выныривания как будто заново родился, легкости хватает на весь год. Так что всем советую!», — рассказывает контролер состояния железнодорожного пути Демьянской дистанции пути Малхаз Ахлаури, который более 15 лет соблюдает традицию.

Для многих членов профсоюза погружения в прорубь стали семейной традицией. Электромеханик тяговой подстанции Курья Дмитрий Соков окунается сам и приобщает детей: «Семь лет назад жена Ирина предложила мне совершить омовение, я поддержал. Шестилетний Иван впервые искупался в прошлом году, а у двенадцатилетней дочери Кристины за плечами уже два погружения».

Руководитель Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СвЖД Алексей Горохов в крещенскую ночь приезжает к проруби большой компанией — он с супругой и семьи старших детей. Перед этим по мере сил соблюдают христианские обычаи. В этом году он приобщил к крещенским купаниям троих коллег.

В Тюмени по приглашению заместителя начальника дороги по тюменскому региону Анатолия Коротаева, которое поддержали профактив и советы молодежи региона, железнодорожники организованно пришли к купели. А после омовения пили горячий чай.

P.S. *Готовя материал, автор заметки успела проникнуться энтузиазмом отчаянных в хорошем смысле этого слова членов РОСПРОФЖЕЛ и приняла приглашение председателя ППО Екатеринбургской дирекции связи Юлии Костициной.*

На берегу озера Шарташ, которое стало центром празднования Крещения в Екатеринбурге, собралась очередь из желающих приобщиться к традиции, этому способствовала и неожиданно теплая погода. Десять минут на разминку и вперед, в ледяную прорубь.

Делясь своими впечатлениями, Ирина отметила: «Сердце колотилось бешено, казалось, будто в тело вонзилась тысяча игл. Но ощущения эти не удручающие, а придающие заряд энергии, словно заново родился. Недаром этот обряд ассоциируется с «очищением».

ХОББИ

Искусство в движении

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Супруги Трегубовы, сотрудники проектно–изыскательского института «Иркутскжелдорпроект», находятся рядом 24 часа в сутки. На работе Евгений и Ирина решают сложные технические и организационные задачи, а после... спешат в танцевально–спортивный клуб «Танцмаксимум». А там — тренировки, ведь чемпионские звания просто так не даются.

В спорт супруги попали уже взрослыми людьми, — обоим было по 24 года. «Увидев выступления юниоров по латинским танцам в перерыве другого спортивного мероприятия, мы заразились азартом выступавших детей и уже на следующий день стояли в зале хобби–класса по бальным танцам для взрослых недалеко от работы, — рассказывает Евгений Трегубов. — Через год нас перевели в конкурсную группу, и начались турниры».

Что такое спортивные бальные танцы, объяснять не надо. Для зрителей это завораживающая красота, грация, разыгрывающаяся на их глазах страсть, невероятные изящные платья в блестках. Для танцующих — квинтэссенция их труда, результат усиленных тренировок, оттачивания движений до совершенства. Соревнования для них — это праздник для души, возможность отчитаться перед собой, руководителями, зрителями за все, что было наработано за долгое время, а также возможность понять, над чем еще нужно поработать.

В танцзале Ирина и Евгений занимаются по европейской и латиноамериканской программам танцев. Также обязательны тренировки по общефизической подготовке. Итого в неделю 13–16 часов они посвящают тренировкам в зале.

«Зал для нас — это и физическое здоровье, и мощный «рубильник», позволяющий переключить голову с производственных задач, — говорит Евгений. — Вечера без тренировок (а такое бывает редко) сопровождаются обсуждением рабочих вопросов до ночи. Танцевальный спорт — сложнокоординационный вид спорта. Голова продолжает работать, но в другом направлении. В зале в движении уходит напряжение рабочего дня и, кстати, здесь можно в танце «выяснить отношения», чтобы потом мирно провести остаток вечера дома».

Все знают, что регулярные занятия спортом хорошо сказываются на здоровье. И если пробежка по утрам или однообразные силовые упражнения со временем могут наскучить, то танцы остаются притягательными всегда. Ведь это не просто физические нагрузки, но также и полноценное искусство передачи эмоций, которое позволяет научиться в совершенстве владеть собственным телом.

Понятно, что физическая форма у Трегубовых должна быть отменная. А потому в этом году они вместе с 11–летней дочерью Бэллой приняли участие в ежегодном фестивале семейных команд железнодорожников «Турада–2018», проходившем в Горно–Алтайске.

В каждую команду, как обычно, входило по две семьи — одна с мальчиком, вторая — с девочкой. Соревнования начались с конкурса, где выполнялись нормативы ГТО. По всем дисциплинам, кроме стрельбы, Трегубовы выполнили их на золотой знак.

Ирина и Евгений работают в одном отделе, он — начальником, она — главным специалистом отдела искусственных сооружений. То, что пара не стоит в стороне от жизни коллектива, не может не радовать председателя ППО «Иркутскжелдорпроект» — филиала АО «Росжелдорпроект» Дмитрия Коршунова.

И, пользуясь тем, что действующие чемпионы по спортивным танцам всегда под рукой, регулярно просит их выступить то на одном, то на другом празднике. И Трегубовы каждый раз стараются удивлять коллег какой–нибудь новой «изюминкой». Собственно говоря, каждый их выход на паркет уникален. «Приходите в зал, танцуйте и будьте счастливы», — советуют Евгений и Ирина коллегам.

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Ирина и Евгений Трегубовы сегодня — чемпионы Иркутской области по европейской и латиноамериканской программам танцев в категории старше 35 лет, победители турниров в Иркутске и Красноярске по категории «сеньоры», финалисты по латиноамериканской программе первенства Федерации по танцевальному спорту 2016 года в Москве и чемпионата Федерации танцевального спорта и акробатического рок-н-ролла России по двоеборью 2018 года.

Участвовали Трегубовы и в зарубежных соревнованиях: на проходивших в Ницце европейских игр среди ветеранов European Master Games-2015 вышли в полуфинал. В Ницце также прошел один из этапов кубка мира среди сеньоров, где наша пара заняла 10 место. Поездка на это мероприятие во многом состоялась благодаря профсоюзной организации АО «Росжелдорпроект».

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. ПЛАКСИНА
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 «Красная Звезда», 123007, г. Москва, Хорошевское шоссе, д. 38.

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 126097 экз.
Номер подписан: 22.01.2019 г. Заказ №