Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 14 (954)
18–24 АПРЕЛЯ
2019 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

СУББОТНИК

Генеральная уборка

ФОТО АНАТОЛИЯ ШУЛЕПОВА

Не остались в стороне и самые маленькие участники субботника в Челябинске. Они с энтузиазмом помогали взрослым делать окружающий их мир чище и красивее

Первые весенние субботники прошли 13 апреля. Столетие Великого почина отметили трудом члены отраслевого профсоюза — работники холдинга «РЖД» и других организаций. Только железнодорожников в этот день вышло на уборку более 300 тыс.

Юбилейные субботники будут проходить до конца апреля. «Весь месяц коллективы будут приводить в порядок территории своих предприятий, рабочие места. И, как всегда, будут поставлены рекорды», — сказал на субботнике в депо Москва–Сортировочная руководитель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров.

Юбилейный субботник на его исторической родине, в депо Москва–Сортировочная, собрал несколько сотен железнодорожников, ветеранов отрасли, лидеров студенческих отрядов. К ним присоединились депутаты Госдумы. Мероприятие началось с митинга, а после на территории депо заложили «капсулу времени» с посланием для будущих поколений железнодорожников. Вскрыть ее планируется через 50 лет, в год 150-летия традиции проведения субботников.

В послании потомкам, в частности, сказано: «Железнодорожники 2019 года — это высокопрофессиональный и сплоченный полуторамиллионный коллектив холдинга «РЖД», который устремлен в будущее и применяет в своей работе самые современные технологии. Мы успешно реализуем крупнейшие транспортные проекты, направленные на развитие России. Это организация пассажирского сообщения на Московском центральном кольце, развитие железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба, подготовка к началу высокоскоростного движения от Москвы до Казани. Уверены, что наши достижения станут прочным фундаментом вашего успеха».

После закладки капсулы начался сам субботник. Участники подметали территорию, красили скамейки и бордюры, высадили деревья, а также помыли несколько современных локомотивов и покрасили часть паровоза.

Практически одно колесо паровоза в одиночку покрасил депутат Госдумы известный боксер Николай Валуев. «Каждый год выхожу на субботник, но в железнодорожном депо работаю первый раз», — признался он.

В этом году с инициативой провести субботник выступил ЦК РОСПРОФЖЕЛ, Центральный совет ветеранов войны и труда и Совет молодежи. Ее поддержала вся сеть. Так, в сервисном локомотивном депо Южный Урал работники безвозмездно отремонтировали и покрасили тепловоз ЧМЭ3.

Главный памятник ЮВЖД — паровоз на станции Воронеж-1 — тоже преобразился в этот день. Его отмыли от городской пыли и подкрасили.

В Санкт-Петербурге, в Музее железных дорог России были покрашены несколько отреставрированных вагонов 1930-х годов постройки. Уже в скором времени они займут свои места в экспозиции музея. А на фондовой площадке музея на станции Шушары прибирались более 80 человек. Они собрали мусор, привели в порядок внутреннее помещение ангара и облагородили несколько паровозов, которые в перспективе могут составить компанию экспонатам основной музейной площадки.

Красноярцы встретили субботник стихами. Их по этому случаю сочинила председатель ОППО Красноярской дирекции по ремонту пути Оксана Мальченко. И задала тем самым тон мероприятию. Генеральная уборка прошла на территории путевой машинной станции № 48. Работники привели ее в порядок и совместно с сотрудниками Дирекции по ремонту пути убрали старую траву и мусор, покрасили все бордюры и колодцы.

«Субботник — это не просто уборка, а мощный инструмент сплочения коллектива, ведь, как и в профсоюзной деятельности, главное здесь — общая цель и движение к ней», — уверена Оксана Мальченко.

В Иркутске железнодорожники Восточно-Сибирской магистрали убирали городской парк, известный под названием роща Молодежная. Навели порядок в служебно-технических помещениях зданий и на прилегающих к ним территориях, а также возле памятников защитникам Отечества и в комнате трудовой и боевой славы Иркутского региона ВСЖД.

Окончание на 8 стр.

НАКАНУНЕ ЛЕТНИХ ПУТЕВЫХ СТР. 2

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ ГИБКОГО ГРАФИКА СТР. 4

ПЕРЕСМОТРЕТЬ ЗАКОН СТР. 6

КАТИТСЯ, КАТИТСЯ ГОЛУБОЙ ВАГОН СТР. 7

НОВОСТИ

ЗНАНИЯ ПО-НОВОМУ

На семинаре-совещании для председателей ППО и профактива Пермского филиала Дорпрофжел на СвЖД материал закрепляли интеллектуальной игрой.

«Мы хотели понять, насколько эффективны лекции, и как слушатели усваивают информацию, — рассказывает технический инспектор труда Максим Литухай. — И организовали интерактивную интеллектуальную игру по типу телевизионных шоу». Конечно, вопросы содержали темы лекций и знания профактива в области трудового законодательства и Устава РОСПРОФЖЕЛ.

«Игра проходила с бурными и интересными обсуждениями, а порой и дебатами. Участники остались довольны, а мы в свою очередь проверили их знания», — рассказал правовой инспектор труда Максим Егоров.

ПЛАНЫ НА ЛЕТО

Более четырех тысяч детей отправят летом на оздоровительный отдых предприятия Куйбышевской магистрали. Ребят примут пять загородных лагерей КбшЖД и два черноморских. Кроме того, запланированы два подростковых заезда на базу отдыха «Горизонт» в курортном пригороде Новороссийска. Стоимость путевок — как и прежде, льготная.

БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ

В рамках акции «Будь здоров!» один из залов вокзала Владивостока на один день превратился в мобильную поликлинику. Инициаторами проекта выступили «РЖД-Медицина», движение добровольцев «Волонтеры-медики». Поддержали инициативу и ППО железнодорожных медучреждений.

«Мы специально выделили особо востребованных специалистов — это кардиолог и офтальмолог, — рассказал главный врач НУЗ «Отделенческая клиническая больница на станции Владивосток» ОАО «РЖД» Петр Нидзельский. — К сожалению, у многих работающих людей не остается времени, чтобы записаться на прием в поликлинику, комплексно проверить, например, зрение или разобраться с показателями артериального давления». Уже в первый час работы к специалистам обратилось более 30 человек.

СИГНАЛ
№ 14 (954) 18–24 апреля 2019 года

СЕЗОН

Накануне летних путевых

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Президиум Дорпрофжел на Куйбышевской дороге проанализировал готовность путевых машинных станций к летним путевым работам.

ФОТО: ИРИНЫ ДЕМИХОВОЙ

«Куйбышевская дирекция по ремонту пути снаряжает на сезонные работы более 100 служебно–технических вагонов. Нас заверили, что все они, за исключением нескольких единиц, готовы к эксплуатации», — отмечает главный технический инспектор труда Дорпрофжел Наиля Шарипова.

По данным дирекции, удалось полностью закрыть потребность мобильных «общежитий» в бытовой технике и укомплектовать их постельными принадлежностями — матрасами, подушками, одеялами, покрывалами, постельным бельем и полотенцами. В полном объеме обеспечены путейцы и спецодежой.

Только на приобретение постельных принадлежностей в течение двух последних кварталов дирекция затратила почти 5,6 млн руб. Свою лепту внес Дорпрофжел, оказав помощь в оснащении служебно–технических вагонов посудой.

Обновляется и вагонный парк. В прошлом году дирекция приобрела 10 новых вагонов для проживания, в текущем рассчитывает получить еще 20. В феврале уже поступили 10 новых модулей сопровождения.

Наряду с положительной статистикой прозвучала на заседании президиума и критика. Ведь накануне технические инспекторы труда побывали на местах, чтобы ознакомиться с реальным положением дел.

В частности, отмечались недостатки в оснащении ремонтно–путейских предприятий инструментом. Так, ПМС–151 на станции Пенза не в полной мере обеспечена рельсорезными и рельсосверлильными станками, гидронатяжителями, разгонщиками, динамометрическими ключами. Нехватку инструмента ощущает ПМС–49 на станции Иглино.

Кроме того, не все запланированные дирекцией мероприятия по улучшению условий труда были выполнены в полном объеме. Речь о поставках портативных радиостанций, передвижных осветительных установок, шкафов для хранения спецодежды. Есть трудности с доставкой людей к местам работ. На предприятиях жалуются на дефицит лимита машино–часов, выделенного на эти цели.

Президиум рекомендовал профкому и руководству дирекции сосредоточить усилия на решении этих проблем.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Николай Данилов, заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам Куйбышевской дирекции по ремонту пути:

— Для улучшения условий проживания работников на перегонах закуплено почти 700 бытовых приборов на общую сумму 6,5 млн руб., в том числе 121 стиральная машина, 114 холодильников и водонагревателей, 109 микроволновых печей, 85 электрических плит, 129 электрочайников.

СТРАХОВАНИЕ

Защита от клеща

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Дорпрофжел на СвЖД застраховал своих членов по программе «Стоп-клещ». Полисы получили более 15 тыс. человек.

Страхуют железнодорожников из средств профбюджета уже шестой год. Каждая ППО определяет контингент застрахованных. Это могут быть сотрудники, добровольно изъявившие желание, труженики, занятые на летних ремонтно-путевых работах, или же весь коллектив.

Так, например, в дистанции инженерных сооружений Свердловской дирекции инфраструктуры застрахованы все без исключения члены профсоюза. «Основное место работы — это полоса отвода, — рассказывает председатель ППО дистанции Людмила Щетинкина. — Каждый, конечно, надеется, что именно его беда не коснется, но на случай уповать нельзя, поэтому застрахованы все».

По словам председателя Дорпрофжел на СвЖД Анатолия Гаращенко, к моменту приближения «клещевого сезона» члены профсоюза уже имеют на руках полисы — это страховка на случай укуса. «Статистика с каждым годом все больше пугает цифрами, подтверждая верность выбранного нами направления защиты членов профсоюза. На профилактику заражения после укуса требуются средства, которых у работника может попросту не оказаться. В этом случае страховка — спасательный круг», — уверен он. Также у железнодорожников есть возможность за свой счет застраховать членов семьи.

В случае укуса железнодорожники, имеющие полис, оперативно получают медпомощь: удаление и исследование клеща на две инфекции — клещевой энцефалит и боррелиоз, проведение экстренной иммунизации противоэнцефалитическим иммуноглобулином и стационарное лечение.

Как рассказал заместитель председателя Дорпрофжел Игорь Южаков, в прошлом году на дороге произошло 220 случаев укуса клеща. Страховая компания выплатила на врачебную помощь около 700 тыс. руб. «При стоимости полиса в 155 руб. в год считаю, что сумма весомая», — отметил он.

В Свердловской дирекции по ремонту пути застраховано примерно две трети сотрудников, все они задействованы в летних ремонтно-путевых работах. «Мы не ограничиваемся только страхованием, — уточняет председатель ППО дирекции Юлия Костицина. — Председатели первичек раздают работникам памятки, в которых указаны адреса лечебных учреждений, куда можно оперативно обратиться в случае обнаружения клеща, а также напоминают о правилах самоосмотра».

Работа в полосе отвода требует постоянного осмотра одежды и тела

УСЛОВИЯ ТРУДА

Постирать спецодежду

НАТАЛЬЯ ОХОТНАЯ,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

Длительное время не решался вопрос оборудования душевой комнаты в табельной станции Холмск–Сортировочный. Но благодаря вмешательству профсоюза проблему решили.

Душевую полностью отремонтировали, заменили краны, водопроводные трубы, лейки. В этом году все здание ждет капитальный ремонт.

«Последние два года у нас полный порядок с обеспечением дистанции спецодеждой. Условия труда и производственного быта сахалинских железнодорожников постепенно улучшаются», — говорит председатель ППО Сахалинской дистанции инфраструктуры Олег Мазуркевич.

Сегодня железнодорожная администрация с подачи профсоюза решает вопрос организации на объектах Сахалинского территориального управления централизованной стирки спецодежды.

«В нашей дистанции есть четыре профессиональные стиральные машины, которые можно распределить по разным участкам, организовав централизованную стирку спецодежды. Осталось дело за малым — определить ответственного за реализацию процесса стирки, и вопрос будет решен окончательно», — уточнил Олег Мазуркевич.

А вот в табельные на станциях Ноглики, Смирных, Южно-Сахалинск стиральные машины для монтеров пути уже приобретены.

ФОТОФАКТ

В отделение социального приюта для детей и подростков в Малой Вишере с квестом ко Дню космонавтики прибыл волонтерский отряд молодежного актива ОЖД.

Ребята разделились на две команды и отправились в космическое путешествие. Чтобы отыскать и открыть капсулу времени, командам необходимо было отгадать шифры, запрятанные на восьми планетах Солнечной системы.

Команды справились с заданиями, открыли капсулу времени и прочитали послание. В подарок от гостей мальчишки и девчонки получили настоящее питание для космонавтов и сладости.

ДИСКУССИЯ

КУРС ОПРЕДЕЛЯЕТ ВРЕМЯ

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

В Москве прошел VII Пленум ЦК профсоюза. В нем приняли участие около 200 делегатов от профсоюзных организаций со всей сети РЖД и представителей других членских организаций РОСПРОФЖЕЛ. В работе пленума также приняли участие руководители ОАО «РЖД», Желдортранса, ФНПР.

«Сфера труда преобразуется, внедряются цифровые технологии, создаются новые и сокращаются старые рабочие места, — отметил председатель профсоюза Николай Никифоров. — В этих условиях профсоюзам необходимо поднять на новый уровень коллективный договор, поменять подходы к работе. Следует добиваться принятия реальных мер, которые будут поддерживать людей, теряющих работу и специальность. Необходимо сделать так, чтобы у работника был реальный выбор гибких решений и реальный контроль над рабочим графиком».

Участники пленума обсудили множество вопросов, волнующих работников. Часть из них отражена на страницах этого номера.

Спорт как часть жизни

Владимир ВЕРБИЧ, председатель Дорпрофжел на Калининградской дороге:

— Одна из задач, которая стоит сейчас перед нами, — это сделать так, чтобы для большинства членов профсоюза занятия физической культурой и спортом стали неотъемлемой частью жизни. Президент РФ поставил задачу к 2024 году увеличить долю граждан, ведущих здоровый образ жизни и систематически занимающихся физкультурой и спортом, до 55% населения России. На этот показатель ориентируемся и мы, железнодорожники.

По итогам 2018 года физической культурой и спортом занимаются 28% железнодорожников. Пять лет назад этот показатель был 15%.

На Калининградской дороге много желающих заниматься физической культурой. Но тех компенсационных средств, которые выделяются по коллективному договору — из расчета 300 руб. на человека в год, — не хватает. Эту сумму необходимо увеличить, по крайней мере, вдвое. Это, безусловно, будет стимулировать работников на занятия спортом.

Понятно, что это затраты дополнительные для компании. Но ведь и заболеваемость будет меньше! Не может не беспокоить и тот факт, что не все работники дочерних обществ могут участвовать в мероприятиях РФСО «Локомотив», поскольку за это предполагается оплата. Предлагается закрепить в новом Отраслевом соглашении норму отчисления средств ДЗО на спортивные мероприятия и консолидировать их на уровне Дорпрофжел или регионального отделения РФСО.

Идет создание клубов физической культуры, которые объединят спортивных активистов и любителей здорового образа жизни из числа работников и ветеранов–железнодорожников. Поддержка РФСО и РОСПРОФЖЕЛ позволит сотрудникам воплощать в жизнь спортивные инициативы, упростит решение организационных вопросов и приобретение инвентаря.

Еще один вопрос — в подразделении РФСО «Локомотив» на Калининградской дороге, да и в других подразделениях созданы первичные профсоюзные организации. Но коллективного договора нет.

А есть невысокая заработная плата, которая индексируется раз в пять лет и, конечно, полная поддержка со стороны ЦК РОСПРОФЖЕЛ и дорожной профсоюзной организации. Считаю, что вопросы мотивации персонала, особенно на местах, должны быть актуальны и для РФСО «Локомотив». И если пока речи о коллективном договоре не идет, то положение о социальных гарантиях должно быть.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Жесткий отбор

Александр СТАРЦЕВ, председатель Дорпрофжел на Восточно-Сибирской дороге:

— Предлагаем на уровне ОАО «РЖД» пересмотреть перечень работ, отдаваемых на аутсорсинг. Сегодня нет возможности формировать черный список аутсорсинговых компаний без судебных решений.

Поэтому считаю правильным звучавшее сегодня на Пленуме предложение ужесточить условия проведения конкурсов на оказание услуг не только в железнодорожной отрасли, но и любом другом виде бизнеса, чтобы не допустить недобросовестные компании. Но делать это нужно на законодательном уровне.

Законодательные инициативы в поддержку вузов

Дмитрий РОЕНКОВ, председатель Совета председателей организаций профсоюза работников железнодорожных вузов при ЦК РОСПРОФЖЕЛ:

— Более двух лет назад вступил в силу профессиональный стандарт, касающийся педагогических работников вузов. В соответствии с ним ассистенты и старшие преподаватели могут вести занятия только на бакалавриате. Тогда как на кафедрах, осуществляющих подготовку по программам специалитета, на преподавательской работе должны остаться только доценты и профессора. А таких кафедр много. Таким образом, между выпускником вуза и доцентом «выпадают» промежуточные звенья — ассистент и старший преподаватель. Без них невозможно получить опыт преподавательской работы, необходимый для занятия должности доцента — не менее трех лет стажа преподавательской работы. То есть мы попадаем в замкнутый круг: не став доцентом, нельзя преподавать, а стать доцентом нельзя, не имея опыта преподавания. Предлагаем внести в профстандарт изменения, которые позволят кафедрам включить в функцию старших преподавателей проведение всех видов занятий на специалитете при условии подтверждения результатами аттестации уровня подготовки работника.

Следующая проблема — заключение срочных трудовых договоров с работниками из профессорско–преподавательского состава. Когда они проходят конкурс на замещение должности педагогического работника, то зачастую договоры заключаются на короткий срок, не более трех лет. Хотя, в соответствии с нормативными документами, они могут быть заключены на срок до пяти лет. В результате работники ежегодно проходят трудоемкую конкурсную процедуру, что отвлекает от основной работы.

Остро стоит вопрос недофинансирования вузов. Согласно «майским указам» Президента Российской Федерации средняя зарплата в высших учебных заведениях, относящихся к категории ППС, должна иметь размер не менее двукратного от средней зарплаты в регионе.

При этом об оплате труда других категорий работников вузов в «майских указах» речи не идет. В результате работодатели направляют на выплаты работникам из числа ППС все имеющиеся средства. Это ведет к снижению финансирования всех иных статей расходов вузов. В том числе на оплату труда работников из числа учебно-вспомогательного персонала. Как результат — их зарплата существенно ниже средней по региону. Считаем, что надо законодательно ввести нормативы на минимальные и средние размеры зарплаты работников вузов, не относящихся к категории ППС.

За последние несколько лет в десять раз снизилось финансирование вузов на капитальный ремонт зданий. Они ветшают, каждый год для их поддержания требуется все больше средств. Подобная ситуация неизбежно приведет к тому, что в какой-то момент здания будут признаны непригодными к эксплуатации, а вуз может лишиться лицензии.

Решить проблемы можно только одним способом — увеличением доли бюджета Российской Федерации, направляемой на систему образования, с менее, чем 4%, до 7%.

Поддержка тех инициатив, о которых я сказал, требует использования всех возможных рычагов. Может быть, выступить с этими инициативами на съезде ФНПР, и я очень надеюсь, что они будут поддержаны.

ДИСКУССИЯ

Крымчанам негде отдыхать

Василий ПОЛИЩУК, председатель Дорпрофжел на Крымской дороге:

— На Крымской дороге, к сожалению, отсутствуют объекты социальной структуры для организации круглогодичного отдыха и оздоровления работников и членов их семей, а также для проведения спортивных мероприятий. Это наше слабое звено.

За последние четыре года в медицинских учреждениях Крыма железнодорожникам было оформлено 350 тыс. дней нетрудоспособности. То есть каждый работник болел ежегодно по 8–9 дней. Рост заболеваемости, пусть и незначительно, но увеличивается. Дорпрофжел неоднократно выходил с инициативой включить в коллективный договор обязательство работодателя по обеспечению работников медицинской помощью по договорам добровольного медстрахования. Прошу Пленум объективно оценить целесообразность внедрения на Крымской дороге этой формы социального пакета и рекомендовать руководству дороги рассмотреть возможность его включения в действующий колдоговор.

Горячее питание организуем сами

Любовь КУРИННАЯ, инженер Приволжской дирекции по ремонту пути, председатель ППО Багаевской механизированной дистанции пути:

— Основные проблемы, волнующие коллектив, — это обеспечение инструментом, средствами малой механизации, состояние вагонов сопровождения, режим работы, санитарно-бытовые условия, организация питания.

Сейчас по наряд–заказам эксплуатируются 18 вагонов сопровождения. Они старые, для улучшения условий проживания ремонтируем их силами работников. В частности, монтеры пути и машинисты уже отремонтировали девять вагонов: четыре — для проживания, два вагона-столовых, три — под баню.

Согласно программе обновления парка служебно-технических вагонов в Приволжскую дирекцию по ремонту пути в этом году планируется поставка 10 единиц. Надеемся на обновление и мы.

Одна из нерешенных пока проблем — текучесть кадров. В прошлом году на нашем предприятии она составила: среди машинистов — 10,2%, монтеров пути — 7,4%. Люди уходят, потому что их не устраивают ни зарплата, ни условия труда, ни санитарно-бытовые условия.

В этом году в ЦДРП вступило в силу распоряжение о единовременном поощрении монтеров пути, заключающих срочный трудовой договор и имеющих свидетельство об обучении по профессии. Его размер — от 5 до 10 тыс. руб. Выплачивают его за первый и последний месяцы работы.

Есть проблемы с организацией горячего питания в «окна» — по качеству, времени доставки. Но ЦДРП одобрило предложение о питании работников нашего предприятия силами своей же столовой. Все конкурсные процедуры по поставке продуктов прошли, заключены договоры, в штат вводятся четыре повара. Теперь на перегоны питание будем возить сами.

Поддержим инициативу ФНПР

Андрей БАБИНЦЕВ, председатель Дорпрофжел на Южно-Уральской железной дороге:

— В связи с изменениями в пенсионном законодательстве у членов профсоюза возникает все больше вопросов по назначению пенсий. Дорожной организации профсоюза приходилось неоднократно представлять интересы работников в суде по искам к Пенсионному фонду РФ. В связи со значительным количеством нормативных документов, регулирующих вопросы пенсионного обеспечения — а их более 9 тысяч, — назрела необходимость сформировать единый кодифицированный нормативный акт с четкой структурой, которая соберет все воедино. Поэтому мы считаем, что инициатива Генсовета ФНПР о кодификации пенсионного законодательства отвечает интересам всех трудящихся России, и ее необходимо поддержать.

А также, с учетом изменений, внесенных в пенсионное законодательство в 2018 году (увеличение пенсионного возраста — Ред.), занятым на работах с тяжелыми условиями труда нужно обеспечить равную доступность пенсионного обеспечения на льготных условиях. А для этой цели необходимо инициировать внесение изменений в законодательство о пропорциональном уменьшении пенсионного возраста для назначения страховой пенсии по старости всем работающим в тяжелых условиях труда, независимо от отрасли.

Плюсы и минусы гибкого графика

Анатолий ГАРАЩЕНКО, председатель Дорпрофжел на Свердловской дороге:

— В марте 2019 года поручением руководства ОАО «РЖД» подразделениям предписано провести работу по введению гибкого режима рабочего времени и внесению изменений в Правила внутреннего распорядка. Применение такого режима предполагалось в подразделениях Желдоручета, ЦФТО и ГВЦ.

Режим гибкого рабочего времени — это порядок организации труда, при котором начало, окончание или общая продолжительность рабочего дня (смены) определяются по соглашению сторон трудового договора. Он может быть введен как при заключении договора, так и в процессе трудовой деятельности. При организации гибкого режима труда продолжительность рабочего дня для работников может быть разной. Например, в понедельник — четыре часа, а в субботу — 11. Выходные могут также устанавливаться в различные дни, например, в воскресенье и четверг.

Для перевода работников в режим гибкого рабочего времени достаточно внести изменения в Правила трудового распорядка и закрепить режим в трудовых договорах с работниками, как того требует Трудовой кодекс.

Гибкий режим рабочего времени очень привлекателен для работодателя и способствует экономии денежных средств.

На предприятиях с циклической нагрузкой появится возможность привлекать сотрудников к работе в удобное для работодателя время, позволит свести к минимуму, а то и вовсе избежать привлечения работников к труду сверх нормальной продолжительности рабочего времени, не придется вызывать людей в их выходные дни, привлекать к сверхурочным. Стало быть, отпадет необходимость получать согласие работников и запрашивать в профсоюзной организации мотивированное согласие. В конечном итоге это даст возможность сэкономить, поскольку не придется оплачивать в двойном размере ни работу в выходные, ни сверхурочные.

А вот чем хорош такой режим для работников — вопрос. Ответ на него у каждого свой. Кому–то он удобен, кому–то — нет. Одному надо в будний день, не отпрашиваясь с работы, ходить к врачу, решать личные проблемы. Кому–то, напротив, лучше работать «от» и «до», зато два выходных подряд проводить дома с детьми.

Каждый должен оценить возможность перехода на гибкий режим работы и все взвесить прежде, чем соглашаться.

При всей кажущейся привлекательности он таит множество подводных камней. Предлагаю установить профсоюзный контроль за гибким режимом труда, не допускать его введения работодателями в одностороннем порядке, без пожеланий работников. Кроме того, давать положительные мотивированные мнения на введение в Правила внутреннего трудового распорядка только при наличии фактической потребности в таком режиме и детально разъяснять работникам суть гибкого режима труда, его последствия и право на отказ от него.

Убрать коллективную ответственность

Лариса ЕФИМОВА, начальник отдела Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания, председатель ППО:

— Ситуация с безопасностью движения в регионе остается неблагополучной. В прошлом году на семи предприятиях были допущены события, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, из-за чего коллективы этих предприятий потеряли право на выплату вознаграждения за безаварийную работу. Право потеряли все работники этих предприятий — ведь так предусмотрено Положением. Такая ответственность очень тяжело воспринимается в коллективах. При подведении итогов выполнения Коллективного договора за 2018 год работники предприятий высказали следующее предложение, которое я бы хотела озвучить: «Обратиться в ОАО «РЖД» с предложением о внесении изменений в «Положение о вознаграждении работников структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД» за обеспечение безопасности движения» — в случае аварий вознаграждение не выплачивать только работникам тех подразделений предприятия, в которых работают виновные в этих событиях работники: бригада, участок, цех, станция, околоток, колонна и так далее».

ДИСКУССИЯ

Индивидуальный подход

Дмитрий ШАХАНОВ, заместитель генерального директора ОАО «РЖД»:

— У профсоюза и администрации холдинга «РЖД» есть традиционные аспекты взаимодействия: это безопасность движения, охрана труда, обеспечение конкурентоспособности заработной платы и другие.

В прошлом году мы приняли ряд мер, направленных на улучшение положения наших работников. Часть из них направлена на то, чтобы смягчить последствия пенсионной реформы. Разработали план по удержанию и сохранению персонала в регионе БАМа.

Подписали дополнительное соглашение к Коллективному договору о предоставлении работницам компании одного дня отпуска в месяц без сохранения заработной платы по семейным обстоятельствам.

В КСП появилась возможность получить компенсацию оплаты услуг няни, детских садов, спортивных и культурных учреждений. Сейчас разработаны и будут реализовываться специальные медицинские оздоровительные программы.

В этом году нам предстоит подписать новый Коллективный договор. Сейчас на работу в холдинг приходят представители молодых поколений — Y и Z. В соответствии с их запросами мы должны сделать акцент на индивидуальный подход к каждому работнику. Он должен учитываться в новой конфигурации Коллективного договора. Его первый блок — базовый — сохранит все основные льготы и гарантии, которые являются залогом социальной стабильности, финансируются компанией и удовлетворяют базовые потребности работников всех поколений. Второй блок, так называемый софинансируемый, должен объединить в себе пакет льгот с долевым участием и компенсируемый социальный пакет.

Долевое участие работодателя закреплено, и у работника нет возможности выбрать, какую долю он готов софинансировать. Теперь это право может у него появиться. Третий блок самый сложный: это бонусный пакет. Предполагается, что самые активные работники смогут получать «баллы», которые затем будут обмениваться на льготы. Остается решить вопрос, как получать эти баллы и на какие льготы обменять?

В рамках реализации проекта «Цифровая железная дорога» в компании открывают доступ к сервисному порталу работника. Это цифровая платформа, с помощью которой железнодорожники со своих мобильных устройств смогут получать различные услуги.

Так, на портале работает сервис по оформлению справок. Благодаря сервису «Самовыдвижение» работники смогут планировать свою карьерную траекторию. То есть они смогут посмотреть, какие вакансии есть в компании, выдвинуть свою кандидатуру, а также пройти тест, чтобы понять, соответствуют ли они критериям отбора. Это сделано для того, чтобы формировать кадровую политику не только сверху вниз, но и снизу вверх.

Другой раздел связан с корпоративным наставничеством. Он позволит каждому сотруднику найти на всей сети дорог себе наставника или эксперта для консультации. Кроме того, одной из функциональностей портала в будущем будет возможность моделирования своего собственного социального пакета.

Для БАМовцев, но не для всех

Виталий БАБИЙ, председатель Дорпрофжел на Дальневосточной дороге:

— В этом году мы отмечаем 45-летие со дня начала строительства Байкало-Амурской магистрали. В ОАО «РЖД» утвержден План по привлечению и сохранению персонала БАМа до 2025 года, определяющий перечень дополнительных льгот. В частности, это выплата ежемесячной стимулирующей надбавки в размере 10% от оклада, компенсация расходов на оплату стоимости проезда и провоза багажа к месту ежегодного отпуска на Черноморском побережье и обратно. Эти гарантии распространяются на работников участка Лена — Комсомольск-на-Амуре. Выплата идет с января. На этой территории трудятся также работники дочерних и иных обществ. Это компании «ФПК», «ЛокоТех-Сервис» и другие, которым выплаты не производятся. В негосударственных учреждениях здравоохранения стимулирующая надбавка положена только медицинскому персоналу, иным работникам не производится. Такой подход раскачивает равновесие в коллективах. Предлагается обеспечить единую политику для работников холдинга. Кроме того, следует распространить определенные Планом гарантии и льготы на работников всех станций БАМа — от станции Тайшет до Советской Гавани.

Проблемы будут накапливаться

Владислав ЕЛАНСКИЙ, председатель Дорпрофжел Московского метрополитена:

— По результатам специальной оценки труда целая Служба сбора доходов, а там работают четыре тысячи женщин, лишились класса вредности по световому фактору. У них был класс вредности «3», а стал «2». Пришлось проблему урегулировать. Затем настало время проводить СОУТ у путейцев. В тоннеле вроде ничего, а на улице по новым правилам микроклимат не учитывается, в итоге — класс вредности снижен. Теперь думаем, как из этой ситуации выходить.

Нельзя вопрос СОУТ оставлять нерешенным, потому что дальше проблемы будут только накапливаться. Да, сегодня мы можем этот вопрос урегулировать, внести изменения в Коллективный договор, но где гарантия, что работодатель и дальше будет компенсировать средства?

По напряженности работы у нас было 23 фактора, а осталось всего 6. И ушла в том числе ответственность за работу других лиц. А мы в метрополитене отвечаем за работу других лиц непосредственно. Работа в условиях дефицита времени, режим работы и так далее — все это у нас имеется.

Проблема для нас — Федеральный закон № 44 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Тендер на проведение спецоценки в метрополитене выиграла фирма, которая обозначила цену в 97 руб. за рабочее место. Они опустили цену, победив в тендере, мы сделать ничего не могли — такой закон. Пришли двое молодых людей с одним прибором. Сказали, что отработают себе в ущерб ради получения опыта, но больше к нам за эти деньги не придут. Что произошло? Они сами больше к нам не придут, но цену-то они опустили. И в следующий тендер максимальная цена будет именно эти 97 руб.! Почему-то в Госдуме никого не волнует минимальная цена спецоценки труда, и появляются аферисты, спекулирующие на этой теме.

Еще один момент — Роспортебнадзор, который оперирует санитарными нормами, говорит: «Вот здесь у вас по саннормам плохо». А спецоценка этот фактор уже из вредных исключила. Два ведомства не могут между собой договориться.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

На безопасности не экономят

Ирина БРЕДИХИНА, инженер Горьковской дистанции СЦБ Горьковской дирекции инфраструктуры, председатель ППО:

— В Горьковской дистанции СЦБ насчитывается 266 рабочих мест с числом работающих на них 455 человек.

Вредные условия труда (класс 3.1) установлены на 10 рабочих местах. К сожалению, сегодня невозможно исключить фактор «шум», «неионизирующее излучение». Всем работникам, занятым на работах с вредными условиями труда, по результатам специальной оценки труда сохранены компенсации, проводится доплата в размере 4%.

Свою задачу прежде всего как председателя профсоюзной организации по данному вопросу вижу в том, чтобы работники, на чьих местах проводится специальная оценка условий труда, непосредственно принимали участие в ее проведении.

С 2015 года за счет возвратных средств Фонда социального страхования Горьковская дирекция инфраструктуры приобретает дорогостоящие средства индивидуальной защиты. Для электромонтеров и электромехаников — коммуникационные наушники фирмы Peltor на каску для защиты от шума. Они пропускают все предупредительные сигналы со встроенной рацией. Наушники не только снижают неблагоприятное воздействие шума на органы слуха работников, но и позволяют воспринимать команды руководителя, не прекращая работ.

Для электромонтеров по обслуживанию и ремонту устройств СЦБ, выполняющих обязанности сварщиков, приобретены щитки защитные лицевые Speedglas в комплектации со светофильтрами и наружными защитными пластинами. Они обеспечивают 100% защиту от ультрафиолетового и инфракрасного излучения даже в выключенном состоянии.

Наушники и щитки произведены в Швеции.

Для обеспечения безопасности работ на высоте, в том числе для электромонтеров и электромехаников, были приобретены устройства, в комплекты которых входят страховочная привязь и строп с регулятором длины ползункового типа.

Мы стараемся организовать работу на местах с вредными и опасными факторами так, чтобы реально снизить вредные и опасные факторы, применяя новейшие разработки.

Но в связи с изменениями в законодательстве с 2017 года не разрешено за счет Фонда социального страхования приобретать средства защиты импортного производства. К сожалению, отечественных аналогов, именно таких по качеству, нет.

СИГНАЛ
№ 14 (954) 18–24 апреля 2019 года

ДИСКУССИЯ

Продолжает быть проблемой

Николай ШАШКОВ, председатель Дорпрофжел на Западно-Сибирской дороге:

— Все вопросы, которые мы сегодня рассматривали, актуальны и для ЗСЖД. Я хотел бы еще остановиться на проблеме аутсорсинга. Год назад, на другом пленуме, я говорил, что к аутсорсеру — ООО «Авангард» — перешли все работники, обслуживавшие дома отдыха локомотивных бригад.

Мы создали там профсоюзную организацию. Не успел вернуться домой — ООО «Авангард» прекращает свою деятельность, людям не выплачивают зарплату. Сейчас работает новая компания «Универсал-Урал», проблемы практически те же самые. Я бы предложил на уровне Дирекции тяги более тщательно подходить к выбору аутсорсеров и с обязательным участием профсоюзных организаций.

Пересмотреть закон

Сергей СТЕШЕНКО, председатель Терпрофжел Мосметростроя:

— Специалисты Мосметростроя в прошлом году работали на строительстве «Люблинско-Дмитровской», «Сокольнической», «Филевской» линиях метрополитена, на станциях «Авиамоторная», «Лефортово», «Фонвизинская» и других объектах в Москве и регионах России, вели работы в Сербии, Индии.

Однако Московский метрострой, обладая уникальным опытом, оборудованием и кадрами, уже не единственная организация, возводящая метро в столице. Около 40-45% такого строительства отдано иным компаниям, выигравшим тендеры. Но низкая цена — далеко не всегда показатель качества. И доделывать за ними приходится нам.

Остро стоит вопрос охраны труда, ведь работы ведутся в сложных подземных условиях. Ни одна из комплексных проверок не проходит без участия технической инспекции профсоюза, то же самое относится к работе комиссий по испытанию и приему средств производства, оборудования, спецодежды, СОУТ, к тестированию работников, принимаемых на подземные работы.

Тем не менее далеко не все так гладко. Так из-за проблем с финансированием в 2018 году на реализацию мероприятий по охране труда было освоено всего чуть больше половины от запланированной суммы. В связи с этим работники несвоевременно и не в полном объеме обеспечивались спецодеждой, спецобувью, СИЗ.

По этой же причине мы не смогли запустить объект социального значения — детский оздоровительный лагерь.

В ряде организаций Мосметростроя зарплата выплачивалась с задержками. И хотя работники получали компенсацию, факт остается фактом — задержки имели место.

Да, без коллективного договора многие вопросы решались бы гораздо сложнее. Однако нельзя забывать, что его заключение — дело добровольное. До направления работодателю письменного уведомления о начале коллективных переговоров ни один нормативно-правовой акт не обязывает его иметь такой договор.

Уже назрела необходимость профсоюзам выйти с предложением законодательно закрепить обязанность работодателя по заключению колдоговоров или присоединению к отраслевым соглашениям.

Неплохо бы рассмотреть вопрос досудебной ответственности социальных партнеров за невыполнение или неполное выполнение принятых на себя обязательств по колдоговору в виде компенсации, так как это происходит, например, при задержке зарплаты. И направлять в дальнейшем эти средства на социальные нужды.

Инициатором заключения колдоговора, как правило, является профсоюз. А его действие распространяется на всех работников организации. Необходимо на законодательном уровне закрепить право распространения действия колдоговора только на членов профсоюза. Или, как вариант, хотя бы распространение материальных благ — выплату материальной помощи, выделение путевок на санаторно-курортный отдых, на лечение — проводить только с учетом мнения профсоюзной организации.

Не та строчка

Алексей ЧЕРНЫХ, председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Свердловск-Сортировочный:

— В прошлом году в программе улучшения условий и охраны труда депо не выполнен только один пункт — приобретение портативных радиостанций, предусмотренное разделом «Мероприятия по предупреждению наездов подвижного состава на работающих».

Действительно, предусматривалось приобретение 175 радиостанций, а купили только 23. На этот год запланировано 88 штук, а поскольку цены выросли, неизвестно, на какое количество хватит средств.

Дело в том, что программы региональных дирекций по улучшению условий и охраны труда формируются на основе Перспективной комплексной программы по улучшению условий и охраны труда на 2019–2020 годы, согласованной с РОСПРОФЖЕЛ и принятой еще осенью 2017 года. Очевидно, что план на покупку новых радиостанций придется корректировать, поскольку старые приходят в негодность. В то же время предусмотренные этой программой мероприятия по ремонту и замене аккумуляторных батарей не обеспечивают реальных потребностей предприятий.

В бюджете Свердловской дирекции инфраструктуры мероприятия по улучшению условий труда и выполнению требований охраны труда финансируются из строки «прочие материальные затраты». Отдельной строчки в бюджете на это нет, поэтому руководители в первую очередь финансируют выполнение основных производственных задач, а на программу улучшения условий и охрану труда, в том числе на приобретение радиостанций, выделяют «что останется».

Вот и получилось, что в прошлом году для Свердловской дирекции инфраструктуры было запланировано приобретение 586 радиостанций, в том числе 274 — для службы вагонного хозяйства. Но денег для всех вагонных депо хватило только на 89 штук.

В связи с этим необходимо обратиться в ЦДИ по поводу корректировки комплексной программы.

КСП с первого дня

Наталия КАЛУЖСКАЯ, председатель ППО Дирекции железнодорожных вокзалов:

— Долгое время в Дирекции железнодорожных вокзалов достаточно остро стоял вопрос об обеспечении работников, связанных с обслуживанием пассажиров, форменной одеждой. На протяжении 8 лет ее стиль не менялся. Она морально устарела, выдавалась с задержками, а если и была, то не в необходимом количестве. Вновь принятые работники порой два-три и более месяцев ожидали ее выдачи. Имелась проблема с нестандартными размерами и ростом.

После моего обращения от имени ППО ДЖВ к генеральному директору ОАО «РЖД» Олегу Белозерову эта проблема сдвинулась с места. Все работники ДЖВ надеются, что вскоре мы получим усовершенствованную, красивую, удобную форменную одежду, в которой будем встречать и обслуживать пассажиров на высоком профессиональном уровне.

Средняя заработная плата на 1 января этого года в дирекции составила чуть более 38 тыс. руб. Это невысокая зарплата.

Понимая это, ППО ДЖВ совместно с представителями работодателя обсуждают и находят пути решения ее повышения. Это увеличение зональных надбавок, КСП, выплаты молодым работникам в возрасте до 30 лет за стаж работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, процентных надбавок с первого дня работы на вокзальных комплексах Северной, Октябрьской, Свердловской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной РДЖВ. Дополнительное премирование за обнаружение тест-предметов и другое.

Однако есть замечание по компенсируемому социальному пакету. Молодые работники получают право воспользоваться им только через год после приема на работу. Мы хотим предложить дать им это право уже с первого дня работы. Тем самым, учитывая невысокий уровень зарплат в дирекции, мы поддержим наших сотрудников.

Машинистам-инструкторам не дают отдыхать

Альберт ПРЕМИЛОВ, председатель Дорпрофжел на Куйбышевской дороге:

— Несмотря на значительные усилия по укомплектованию локомотивов инструментом и инвентарем, нарушения имеются и в настоящее время. Для организации работы локомотивов по полигонным технологиям должно быть правильное взаимодействие между Дирекцией тяги и сервисными компаниями, а со стороны профсоюза должен быть контроль. Бывает, что локомотивы, работающие по сквозным технологиям, разукомплектовываются, и существует проблема своевременного их доукомплектования инструментом и инвентарем.

В прошлом году в Дирекции тяги было принято новое Положение о машинисте-инструкторе локомотивных бригад № 707/р, которое должно было улучшить его работу. На практике на Куйбышевской дороге улучшений не произошло. Машинисты-инструкторы продолжают выполнять должностные обязанности, в том числе за пределами рабочего времени, но переработки не учитываются и не оплачиваются.

В Положении не учтен режим отдыха машиниста-инструктора после контрольной и целевой поездки и целевой проверки с машинистом локомотива. А их у одного машиниста-инструктора может быть 8–10. Во время контрольной поездки машинист-инструктор в среднем затрачивает 22 часа при существующем графике 8-часового рабочего дня при пятидневной рабочей неделе. Вернувшись из поездки, он вновь приступает к своим обязанностям, причем без отдыха, в отличие от локомотивной бригады.

ФОТО: ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

УВЛЕЧЕНИЕ

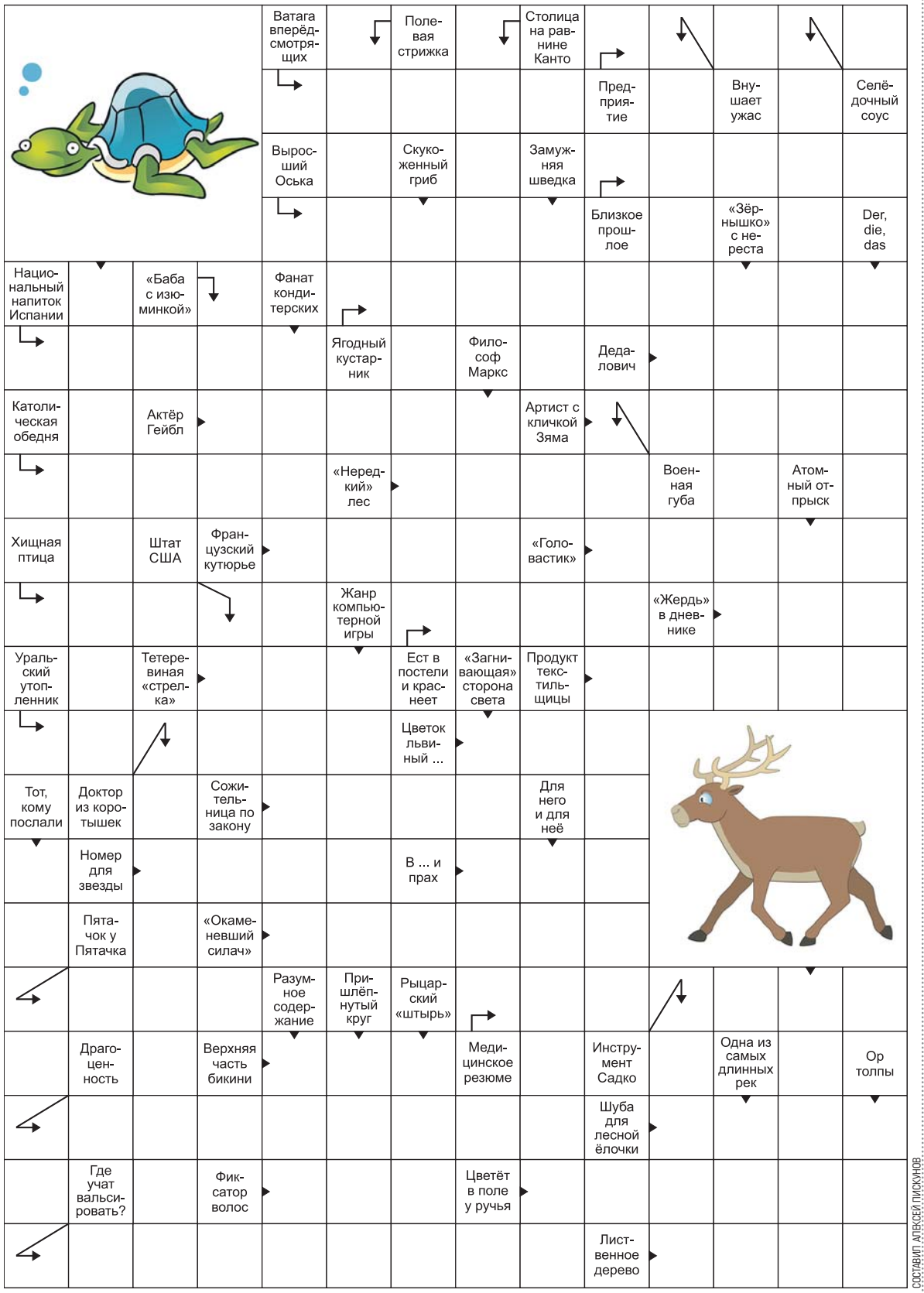
Ты — в танцах

ЕЛИЗАВЕТА ЖУРАВЛЕВА,
внеш.корр. «Сигнала»

Команда ученического самоуправления лицея №36 ОАО «РЖД» при поддержке Дорпрофжел на ВСЖД организовала танцевальный проект «Танцы 36».

В его финале приняли участие шесть пар, которые прошли отборочные туры. Каждая из них подготовила два танцевальных номера. Стиль и направление первого танца участники выбирали сами.

Для второго им предложили направление, в котором они не танцевали раньше. Ребята исполнили номера в жанрах: мамбо, зумба, хип–хоп, джаз–модерн, wok, джаз–фанк.Всех участников наградили медалями, кубками и памятными подарками от профсоюза.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 13

По горизонтали: Тапир. Опара. Диод. Полином. Финал. Чертеж. Ситроен. Отлов. Этаж. Канкан. Бит. Рисовка. Кузов. Шкив. Миди. Полюс. Ужонок. Неудача. Ной. Ибис. Свадьба. Мавр. Гиена. Полубокс. Каркас. Высота. Кусок. Убор. Анкара.

По вертикали: Трилистник. Подпасок. Ролл. Баюн. Бармен. Олива. Игрек. Очечник. Титов. Жажда. Новикова. Аршин. Туловище. Сипуха. Овод. Ключ. Омон. Пудинг. Лань. Сажа. Срок. Дуб. Бук. Макака. Впрыск. Лавка. Усы. Особа. Свара. Сук. Тор.

ИСТОРИЯ

Катится, катится голубой вагон

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

История возвращения большевистской «верхушки» во главе с Лениным из эмиграции в Россию в 1917 году за прошедшие с тех пор годы обросла легендами, причем многие из них изобретались в зависимости от политических симпатий — к примеру, что вслед «опломбированному вагону» махал платочками чуть ли не весь германский генштаб. В реальности все было значительно проще. И вагон, кстати, был не голубой, а серо–зеленый «микст» — наполовину мягкий, наполовину жесткий.

Фриц Платтен, комендант опломбированного вагона

После Февральской революции руководители большевиков в России против таких политических тяжеловесов, как Родзянко, Гучков, Милюков, Керенский, оседлавших революционную волну и провозгласивших войну с Германией «оборонительной» и «революционной», потеряли политический вес. Говорят, что Ленин был в ярости. Страны Антанты отказывались пропускать через свою территорию противников войны до победного конца, и тогда решили договариваться с Германией, которая неожиданно легко согласилась.

> **Худенькие, изжелта–бледные девушки... разносили на тарелках огромные свиные отбивные с картофельным салатом. Достаточно было взглянуть на их страдальческие лица, чтобы убедиться, что давно уж в Германии не видели ничего подобного**

Переговоры вел швейцарский социал–демократ Фриц Платтен. Ему как руководителю поездки предоставили возможность провести любое количество людей вне зависимости от их политических взглядов. Вагон и его обитатели при этом приобретали экстерриториальный статус и были максимально избавлены от общения с гражданами Германской империи. Единственное обязательство, под которым подписывались русские, — по возвращении на Родину агитировать за обмен интернированных немцев. Вопрос оплаты проезда решился достаточно быстро — 500 руб. (869 франков) прислало Русское бюро ЦК РСДРП(б) плюс 1000 франков выдал «активно сочувствующий» польский социалист Якуб Ганецкий.

27 марта (9 апреля) 1917 года поезд, в который был вцеплен вагон с тремя десятками русских эмигрантов, отошел от перрона вокзала в Цюрихе. Тем же вечером вагон перегнали в Германию, на пограничную станцию Готтмадинген, где в зале ожидания третьего класса пассажирам подали ужин. Революционерка, а затем литературный критик Елена Усиевич вспоминала: «Худенькие, изжелта–бледные девушки… разносили на тарелках огромные свиные отбивные с картофельным салатом. Достаточно было взглянуть на их страдальческие лица, чтобы убедиться, что давно уж в Германии не видели ничего подобного»…

Когда вагон прицепили к поезду на Франкфурт, «возвращенцы» стали размещаться. Ехали весело, особенно молодежь — даже несмотря на то, что места хватило не всем. Спали по очереди — единственно, на полку Ленина никто не претендовал. Всю дорогу смотрели в окна. «Поражало практически полное отсутствие мужчин, — писала позже та же Елена Усиевич. — И в городах, и в деревнях. А также серые, с потухшими глазами, усталые лица людей».

Во Франкфурте случился занятный инцидент. Фриц Платтен во время стоянки дошел до вокзального буфета, купил пива, газет и попросил толкавшихся там солдат за плату отнести все в вагон. Эмигранты стояли у окон, когда, по воспоминаниям Карла Радека, солдаты, растолкав охрану, ворвались в вагон. «Они набросились на нас с неслыханной жадностью, — писал Радек, — допрашивая, будет ли мир и когда… Больше мы никого всю дорогу не видели»…

Николай Никифоров принял участие в посадке деревьев в депо Москва–Сортировочная

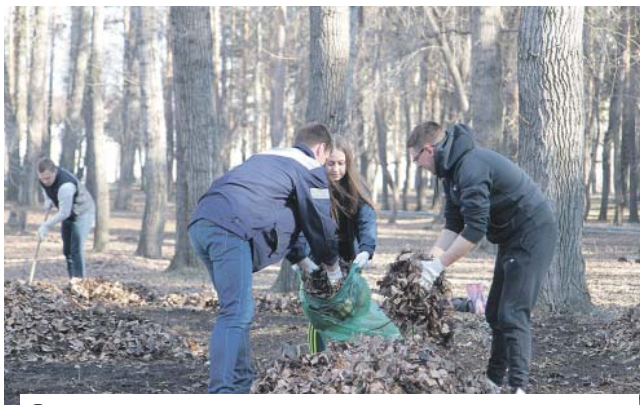
Работа кипит в комнате трудовой и боевой славы Иркутского региона ВСЖД

Генеральная уборка на территории ПМС–48. Красноярск

Особое внимание памятникам Великой Отечественной войны. Крым

МЖД, Московско–Смоленский регион

К уборке готовы. Санкт–Петербург, Музей железных дорог России



Очистка территории стадиона, расположенного на станции Екатеринбург–Сортировочный

Окончание. Начало на 1 стр.

А Владивостокский филиал Дорпрофжел на ДВЖД вышел на субботник раньше всех — 6 апреля. Его сотрудники прибрались на одном из участков, примыкающих к станции Владивосток.

«Мы всем коллективом решили ударно поддержать акцию, и не один раз, — рассказала руководитель Владивостокского филиала Дорпрофжел на ДВЖД Наталья Лямина. — Никто не делил работу на свою и чужую, тяжелую или легкую. Наоборот, на общем подъеме позитива и хорошего настроения мы с нескрываемым удовольствием «ринулись в бой», помогая друг другу».

Профсоюзный актив Волгоградского теркома высадил на Мамаевом кургане деревья и почистил газоны.

А коллектив Джанкойского вагонного депо Крымской магистрали высадил на клумбы площадью 1000 квадратных метров многолетние растения. Молодые активисты Дорпрофжел сажали деревья в сквере на бульваре Ленина в Симферополе. Вместе с родителями участие принимали и дети железнодорожников.

В парке Дворца культуры железнодорожников в Воронеже появилась аллея из туй, посвященная 45-летию с начала строительства БАМа. Первое дерево посадили участники грандиозной стройки Виктор Денисов и Николай Шведенко. А на Кожевенном кордоне, излюбленном месте отдыха воронежцев, силами молодежного совета ЮВЖД совместно с молодежью Воронежа были высажены три тысячи саженцев.

Вообще в этот день по всей стране члены профсоюза высадили тысячи деревьев. Акцию «100+1 дерево» провел Молодежный совет РОСПРОФЖЕЛ.

А сотрудники Северо–Кавказской дирекции управления движением заложили Аллею каштанов, деревья высажены на привокзальной площади Ростова–на–Дону.

Закладка профсоюзной аллеи в парке Октябрьской революции Ростова–на–Дону

Сервисное локомотивное депо Южный Урал

В парке Дворца культуры железнодорожников в Воронеже появилась аллея из туй

Моторвагонное депо Новосибирск

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, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62,
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

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 126096 экз.
Номер подписан: 16.04.2019 г. Заказ №