

№ 35 (975) 3—9 ОКТЯБРЯ 2019 ГОДА



ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

УСЛОВИЯ ТРУДА

Большая примерка

ирина павлова,

корр. «Сигнала»

На Казанском вокзале Москвы представили новую коллекцию форменной одежды для работников вокзального комплекса.

По сути состоялась большая примерка, в которой приняли участие приехавшие со всей сети билетные кассиры, дежурные помощники начальников вокзалов, дежурные по залу, по выдаче справок. Им предстояло примерить несколько вариантов курток и пальто, брюк и юбок, платьев и жилетов, галстуков и косынок, беретов и кепи, чтобы оценить их достоинства и недостатки.

Инициировала пошив новой коллекции профсоюзная организация. В начале прошлого года председатель ППО Дирекции железнодорожных вокзалов Наталья Калужская после заседания правления попросила генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозерова рассмотреть вопрос о форменной одежде работников вокзалов, которая не обновлялась восемь лет.

«Форменная одежда сотрудников изрядно износилась, — говорит Наталья Налужская. — Она вышла из моды, потеряла всякий вид. А вскоре я узнала, что модельер Виктория Андриянова по заказу ОАО «РЖД» работает над новой одеждой для наших работников».

Сначала представители дизайнера побывали на рабочих местах сотрудников вокзалов. «Посмотрели их функционал, понаблюдализа тем, как человек двигается на рабочем месте, что делает в течение дня, — рассказывает модельер Виктория Андриянова. — Это дало понимание требований, которые человек предъявляет к рабочей одежде: сколько надо карманов, нужен ли капюшон, какой длины должны быть пиджак и юбка, требуется ли подстежка для пальто».

Все это учли. Но, чтобы «костюмчик сидел», нужна примерка и не одна.

«Хорошо, что представлено несколько вариан-



Начальник пригородного железнодорожного вокзала Новокузнецк Юлия Лашкова считает, что на поясе должна крепиться сумочка для рации

тов блузок,юбок, жилетов и так далее, — говорит заведующая билетными кассами Ленинградского вокзала Татьяна Лапченко. — Мы сейчас все померяем и выберем лучшие варианты. Нам, билетным кассирам, важно, чтобы одежда была практичная, удобная и чтобы «дышала». Ведь кассир сидит на рабочем месте в ограниченном пространстве 12 часов. Желательно,

чтобы одежда была из натуральных тканей, чтобы летом в ней не было жарко, а зимой — было тепло».

У моделей, которые несколько часов примеряли коллекцию, возникли пожелания и замечаниях, — говорит начальник пригородного железнодорожного вокзала Новокузнецк Юлия Лашкова, — чтобы для поздней осени и ран-

ней весны была предусмотрена съемная подкладка. Юбку хотелось бы подлиннее — до середины колена. А вот красный берет всем подошел: теплый, удобный и красивый».

«Сезонность и климатические условия должны быть обязательно учтены», — говорит Наталья Калужская.

Продолжение на 2 стр.

ЗАРПЛАТЕ НУЖЕН МОНИТОРИНГ

СТР. 3

ПОВОД НЕ ПЛАТИТЬ

СТР. 4

КТО ЗНАЕТ, ИЗ КАКОГО СОРА РОЖДАЮТСЯ МУЗЕИ

СТР. 7

НИКТО НЕ ХОТЕЛ УСТУПАТЬ

СТР. 8

НОВОСТИ

ПРОФИЛАКТИКА БЕЗОПАСНОСТИ

В сервисных локомотивных депо ООО «СТМ-Сервис» прошел День безопасности, единый для всех предприятий группы «Синара».

«Делаем упор на профилактику, стараясь вовлечь как можно больше своих работников и подрядных организаций в процесс формирования культуры безопасного труда», — рассказал председатель ППО сервисного локомотивного депо Кинель Сергей Трынов.

Деповские профкомы помогли организовать многие мероприятия Дня безопасности. Они оценивали состояние рабочих мест, производственного быта и противопожарной безопасности, собирали данные об обеспеченности работников спецодеждой и средствами индивидуальной защиты, проводили викторины и квесты по вопросам охраны труда.

Кроме того, профсоюзная организация обеспечила призовой фонд для победителей. «Профком поощрил токаря Рината Асадуллина и слесаря Константина Бачко. Первого — за лучшее содержание рабочего места и высокую культуру производства, второго — как наиболее активного уполномоченного по охране труда. Отмечены также самые образцовые по содержанию цех и комната приема пищи», — поделился председатель ППО сервисного локомотивного депо Дема Владимир Дубин.

ОБЩЕСТВЕННИКАМ ПОМОГЛИ ЗНАНИЯМИ

В Тынде прошли курсы общественных инспекторов по безопасности движения поездов. Организатор — Тындинский филиал Дорпрофжел на ДВЖД — предложил общественникам лекции, касающиеся организационного и технического взаимодействия подразделений в обеспечении безопасности движения поездов, методических рекомендаций по выполнению общественными инспекторами проверок, системы технического обслуживания объектов инфраструктуры и подвижного состава ОАО «РЖД».

Речь также шла об основных неисправностях, угрожающих безопасности движения, методах и способах их выявления, ограждении мест производства путевых работ и технологических «окон», регламенте переговоров работников железнодорожного транспорта при организации движения поездов и осуществлении маневров.

Кардинальные изменения

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,

корр. «Сигнала»

Капитальный ремонт поста безопасности на переезде 456 км, что возле платформы Рекшино Горьковской дороги, закончился буквально три дня назад. Рабочее место дежурного изменилось кардинально: офисная мебель, современные стеклопакеты, глянцевый панельный потолок.

«2019-й был объявлен РОС-ПРОФЖЕЛ Годом социального партнерства, а на Горьковской дороге еще и Годом улучшения условий труда и быта, председатель рассказывает ППО дистанций пути Горьковского железнодорожного узла Татьяна Гусева. — В июле отремонтировали переезд на станции Петряевка. Так же летом при проверке состояния бытовых помещений я обнаружила, что в кладовой на станции Нижний Новгород-Сортировочный сгнил пол. Доложила руководителю, и его за неделю заменили».

Пост безопасности на переезде 456 км платформы Рекшино не ремонтировался очень давно. И если снаружи сайдинг, пусть и не новый, надежно прикрывал старые стены, то вид внутри был весьма далек от эстетики. Потолок на веранде протекал, отвалилась настенная плитка, требовался ремонт не только полов, но и перекрытий, ожидала замены мебель, да и сайдинг из белого стал грязно-серым.

«А мы хотим, чтобы наши люди работали в комфортных условиях, и стараемся этого добиваться, — говорит Татьяна Гусева. — Поэтому профсоюзный комитет ходатайствовал перед руководством о ремонте».

Начальник Горький-Казанской дистанции пути Николай Барабанов — руководитель социально ориентированный. И лично, и при помощи профкома



После ремонта пост преобразился

контролирует состояние бытовых помещений, потому как считает, что на рабочем месте должно быть комфортно и уютно, как дома.

Вот и здание дежурного на переезде 456 км капитально отремонтировали. Заменили наружный сайдинг, стеновые панели, перекрытия и половые доски, положили новый линолеум. Заменили крышу, сделали новый потолок, отделав его глянцевыми панелями. Полностью отремонтировали веранду.

Профком снабдил пост чайником, микроволновкой, холодильником. «Туалет на улице, обычный деревенский, деревянный. Возле любого бытового помещения, где нет возможноимеется такой туалет», — говорит Татьяна Гусева.

На переезде у платформы Рекшино отсутствует и водоснабжение — стоит он в 20 км от Нижнего Новгорода, единственный населенный пункт рядом — деревня без центрального водоснабжения. О горячей воде здесь раньше только мечтали. Но профком все же дал дежурным возможность мыть руки теплой водой, купив умывальник с нагревательным элементом, который заполняется вручную привозной водой.

«Ремонт проводился нашими же работниками, что дает положительный эффект. Люди к сделанному своими силами относятся бережнее», — отметила Татьяна Гусева.

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Переходим на автомат

ИРИНА ТОКАРЕВА,

Дорпрофжел на СвЖД ЕКАТЕРИНБУРГ

На станции Свердловск-Сортировочный проходит 12-суточное «окно» — идет перенос поста управления четной сортировочной горки. Это один из этапов реконструкции станции.

Как рассказал главный инженер станции Свердловск-Сортировочный Кирилл Масаев, уже закрыты два пути надвига и четная горка. Во время реконструкции построят новый пункт надвига, который сегодня попадает на действующий пост управления горки. Его снесут, а затем уложат новые пути надвига. Это займет примерно 11 CVTOK.

Южную часть четного парка прибытия станции уже возвели, ее переключат на новый пост электрической централизации, который находится рядом.

А итогом глобальных перемен станет полностью автоматизированная горка с пропускной способностью 6900 вагонов в сутки. Раньше она пропускала 4200 единиц подвижного

В парке прибытия удлинят пути под 71 условный вагон и построят два пути под стовагонные поезда.

На 12-суточном «окне» задействованы более 500 сотрудников: эсцебисты, путейцы, энергетики, движенцы, связисты, работники дистанции гражданских сооружений. Почти половина из них — прикомандированные со всех регионов дороги.

Спальные места для них обустроили в помещении рельсо-сварочного поезда. «Оно три года простояло законсервированным, и его по максимуму постарались приспособить под нужды трудящихся. Разместили 176 кроватей, оборудовали комнаты приема пищи, сушилку для спецодежды», — пояснил председатель первичной профсоюзной организации станции Свердловск-Сортировочный Альфир Гандалипов.

Кстати, вопросы размещения и питания сотрудников обсуждают и на заседаниях координационного штаба. В том числе и те, что выявила техническая инспекция труда профсоюза. «В комнатах площадью 30-40 квадратных метров размещено по 12-13 спальных мест. Не хватает тумбочек для личных вещей, стульев, столов, — констатирует главный технический инспектор труда Дорпрофжел на СвЖД Дмитрий Москалюк. — Недостаточно мебели для полноценной организации приема пищи, отсутствует бутилированная питьевая вода. Некоторые огнетушители не перезаряжены. А вот помещение для сушки спецодежды оборудовано на достойном уровне».

Для питания работников организовали три пункта: в бригадном доме западного пункта технического обслуживания локомотивов, нечетном парке отправления, на новом посту маршрутно-релейной централизации.

«По прогнозу погоды на все 12 дней обещают дождь, поэтому всех обеспечили спецобувью и плащами, — говорит Дмитрий Москалюк. — Конечно, еще есть некоторые бытовые и организационные сложности, но участники координационного штаба оперативно реагируют на замечания, стараясь обеспечить достойный уровень отдыха железнодорожников».

сти сделать «теплый» санузел, ной одежды, сформулировали тила внимание на обувь. «Желательно, чтобы на зиму выдапожелания для доработки. Озна-Начало на 1 стр. комилась с их выбором и комисвались сапожки-дутики: ведь дежурным и помощникам насия, в которую вошли заместитель генерального директора чальника вокзала приходится выходить на платформы и нахо-ОАО «РЖД» по пассажирскому диться там по 3-4 часа. Без комплексу Дмитрий Пегов, первый заместитель начальнитеплой обуви зимой не обой-

Старое здание поста снесут

УСЛОВИЯ ТРУДА

Большая примерка

Продолжение.

Руководство ДЖВ и кадровой службы ОАО «РЖД» на предварительных просмотрах сделали замечания по поводу недостатка теплых плащей и курток. «Сегодня представлены пуховики, пальто и куртки с теплыми дополнительными подстежками, несколько моделей капюшонов, шапок и беретов». — говорит Наталья Калужская. ППО обратись», — уточняет председатель

К вечеру участники «большой примерки» определили наиболее удачные со своей точки зрения комплекты формен-

ка Департамента пассажирских перевозок Елена Ракова, начальник Дирекции железнодорожных вокзалов Георгий Геворкян. Они также высказали замечания.

COBET

Зарплате нужен мониторинг



Совет председателей ППО работников железнодорожных вузов, обсуждая предложения в готовящуюся новую редак-

цию Отраслевого соглашения по учреждениям образования на 2020- 2022 годы, поднял вопросы, касающиеся оплаты труда и карьерного роста преподавателей. Об этом «Сигналу» рассказал его председатель, доцент Петербургского государственного университета путей сообщения императора Александра I Дмитрий POEHKOB.

 Дмитрий Николаевич. сейчас много говорят о необходимости системы мониторинга оплаты труда работников вузов. Но ведь введение ее уже закреплено действующим Отраслевым соглашением?

— Так, но профсоюзу пока не удалось добиться от Росжелдора реального введения мониторинга. А он необходим для контроля пункта Отраслевого соглашения: «работодатель стремится обеспечить размер гарантированной части заработной платы (оклада) не ниже 60% от ее среднего значения». Ведь по факту оклады преподавателей и профессоров в большинстве вузов далеки от 60% средней зарплаты.

— Как мониторинг должен выглядеть на практике?

— Предполагается, что каждый вуз на первом этапе будет заполнять таблицу, где будет указано, из чего складывается заработок преподавателей (от ассистента и до декана), а в дальнейшем и остальных работников учебных заведений:

размеры окладов, дополнительных стимулирующих и компенсационных выплат, выплат по договорам гражданско-правового характера и итоговая

Тогда станет понятно, вопервых, сколько человек зарабатывает на той или иной должности, а во-вторых, какое количество работников какой оклад получает, какую часть заработка этот оклад составляет, сколько работников получают доплаты и в каком размере.

Это необходимо, чтобы оценивать не средний заработок педагогических работников, напоминающий «среднюю температуру по больнице», а получить информацию о реальном заработке людей, о его гарантированной части и других составляющих, о том, сколько получают преподаватели, доценты и профессора.

— А большая ли разница в оплате труда преподавателей и учебно-вспомогательного персонала?

— Существенная. И разрыв между ними увеличивается. Ведь по «майским указам» президента России средняя зарплата работников вузов, относящихся к категории профессорско-преподавательского состава, должна быть в два раза выше, чем средняя по региону. Руководство вузов обязано это обеспечивать любыми путями, в том числе направляя на выплаты профессорам, доцентам и преподавателям практически все внебюджетные средства. Отсюда — фактическое недофинансирование других статей расходов. Среди них — оплата труда учебно-вспомогательного персонала, о котором в «майских указах» ничего не сказано, хотя зарплата этих людей порой в два, а то и в три раза ниже средней по региону.

шать, что специфические для вузов обстоятельства — постоянная оптимизация структуры учебных заведений, сокращение численности работников — приводят к уменьшению количества членов профсоюза. Но ведь этот вопрос как-то решается?

по-своему, поскольку здесь необходим творческий подход. Общие же для всех элементы мотивации профчленства — это сильное Отраслевое соглашение и Коллективные договоры, ежегодное предоставление членам профсоюза путевок на отдых.

Привлекать новых членов нелегко, поскольку на пенсию уходят возрастные работники, традиционно являющиеся активными сторонниками профсоюза, а современная молодежь не всегда хочет платить взносы.

В то же время лидеры профсоюзных организаций находят пути, чтобы привлечь молодежь в профсоюз. У каждой — свои методы. Например, в Петербургском государственном университете путей сообщения императора Александра I ППО устраивает интересные экскурсии для всех желающих. В сентябре, например, 200 человек приняли участие в экскурсиях на теплоходах по рекам и каналам с программой «Университет — Петербургу», посвященной приближающемуся 210-летнему юбилею университета. На новый год всем членам профсоюза вручаем календари с профсоюзной символикой. И это тоже

В других вузах — свои особенности и методы работы. Это, как я уже сказал, дело творческое. Главное, чтобы у сотрудников сформировалось положительное отношение к профорганизации, тогда будет и высокое членство.

— Порой приходится слы-— Да, и в каждом вузе —

Конечно, это все деньги. Но мы их научились считать. последнем заседании Совета мы согласовали единую методику расчета стоимости социального пакета на одного работника и на неработающего пенсионера в железнодорожных вузах. Этот важный документ разработан для формирования единого и прозрачного подхода к расчету социальных пакетов. В ближайшее время методику представим в ЦК РОСПРОФЖЕЛ для согласования и утверждения в Росжелдоре.

— На заседании Совета речь шла также о фактическом исключении из педагогического процесса таких должностей как ассистент и старший преподаватель. Почему такое происходит?

— С января 2017 года введен профессиональный стандарт «Педагог профессионального обучения, профессионального образования и дополнительного профессионального образования», по которому у ассистентов и старших преподавателей есть право вести занятия на бакалавриате. Однако в их трудовые функции не включили возможность преподавать на специалитете.

В результате на кафедрах, где нет бакалавриата, а таких достаточно много, должны преподавать только доценты и профессора. И получается, что ассистенты и старшие преподаватели — промежуточные звенья между выпускником вуза и доцентом — выпадают. А чтобы занять должность доцента, необходим в том числе трехлетний опыт преподавательской деятельности.

Решение этой проблемы требует участия профсоюза, работодателей и вузовской общественности. Мы вынесем этот вопрос на ближайшее заседание комиссии по учреждениям образования железнодорожного транспорта Общественного совета при Росжелдоре, в которую входит и первый заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Сергей Чернов.

Надо вырываться из замкнутого круга, когда, не став доцентом, преподавать на многих кафедрах, выпускающих специалистов, нельзя, а стать доцентом невозможно без опыта преподавания.

Это, какинедостаточно обоснованная система оплаты труда, обостряет социальную обстановку в коллективах, ломает стройную систему поэтапной подготовки педагогических кадров, что в конечном итоге отрицательно влияет на качество образования.

А этого мы допустить никак не можем и будем прилагать все усилия, чтобы изменить существующее положение вещей.

Беседовала Ирина Павлова

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

ПРОФСОЮЗ НАШЕЛ ЗОНАЛЬНЫЕ НАДБАВКИ

Больше 6 млн руб. зональной надбавки вернули работникам эксплуатационного локомотивного депо Бекасово-Сортировочное Московской дирекции тяги.

Как рассказала главный правовой инспектор труда на Московской дороге Наталья Агапова, на горячую линию Дорпрофжел на МЖД обратился помощник машиниста депо Бекасово-Сортировочное по поводу невыплаты зональной надбавки за работу в городе Калуге.

Правовая инспекция проверила обоснованность жалобы и выявила нарушения нормативных актов. После инициировала переговоры с руководством Московской дирекции тяги.

В ходе диалога были установлены причины нарушения. «Более чем 150 работникам локомотивных бригад выплатили зональные надбавки — свыше шести млн. руб.», — уточнила Наталья Агапова.

В СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ СОКРАЩЕННЫЙ РАБОЧИЙ ДЕНЬ

Около 300 работниц Крымской железной дороги, которые трудятся в сельской местности, теперь работают не 40 часов в неделю, а, как положено по закону, 36 часов.

Ранее сокращенная рабочая неделя на Крымской железной дороге не соблюдалась. Сегодня ситуацию исправили. Женщины работают меньше, но зарплата выплачивается в том же размере, что и при полной рабочей неделе.

ИНСПЕКЦИЯ ПОПРАВИЛА РАБОТОДАТЕЛЯ

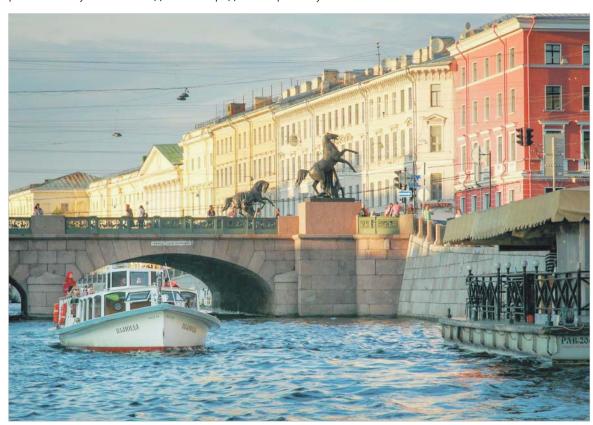
Правовая инспекция поправила работодателя одной из дистанций пути ОЖД, снизившего работникам премию.

Несколько работников дистанции обратились в профком с просьбой уточнить правомерность снижения премии со стороны работодателя.

«Проверка выяснила, что снижение премии также произошло и в другой бригаде дистанции, — говорит правовой инспектор труда РОСПРОФЖЕЛ в Санкт-Петербургском регионе ОЖД Люция Новицкая. Приказ издали без учета объективных причин невыполнения производственного задания, таких как неправильная организация и планирование работы, отсутствие ряда специалистов, в том числе по болезни». В итоге 18 работникам вернули всю премию — 47 тыс. руб.

ОПЛАТИЛИ РАБОТУ В ВЫХОДНЫЕ

При проведении проверки в Голутвинской дистанции пути Московской дирекции инфраструктуры правовым инспектором труда установлено, что дежурным по переездам не оплачены часы работы в выходные и праздничные дни. По результатам проверки 12 работникам оплатили работу в выходные и праздничные дни. Им вернули более 64,5 тыс. руб.



СИТУАЦИЯ

Повод не платить

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,

корр. «Сигнала»

Подведены первые итоги работы по вступившим в силу с января положениям — об уполномоченном (доверенном) лице по охране труда ППО ОАО «РЖД» и об организации их дополнительного премирования. неутешительны Выводы — отдельные работодатели ищут повод не выплачивать положенное денежное вознаграждение. Профсоюз постарается исправить несправедливость.

«Картина, честно говоря, не радостная, — рассказывает руководителя заместитель технической инспекцией РОС-ПРОФЖЕЛ Николай Ефремкин. — По итогам работы за первый квартал из почти 17 тыс. уполномоченных премии получили лишь 489 человек. А за полгода — 2193. Стали выяснять — почему так мало. Оказалось, что в отдельных подразделениях дополнительное премирование попросту не организовано — приказы о порядке взаимодействия между структурным подразделением и ППО для реализации дополнительного премирования работодателем не изданы». Это первое, но есть и другие причины.

Некоторые руководители на Южно-Уральской и Северо-Кавказской дорогах, например, как-то по-своему понимают отдельные пункты положения о премировании уполномоченных. «Например, если он за отчетный период — а это целый квартал — побывал на больничном, в отпуске или в командировке, отказывают в премировании. Мол, не полный период отработал», — уточняет Николай Ефремкин.

Напомним, что ранее труд уполномоченных поощрялся нематериально — наградами РОСПРОФЖЕЛ и ОАО «РЖД», путевнами, участием в экскурсионных программах профсоюза. То есть работодатель в основном их работу никак не стимулировал, но теперь ситуация изменилась.

По Положению право на премиальные имеет каждый уполномоченный при условии выполнения определенных показателей. Для этого весь отчетный период (квартал)

он должен заниматься разъяснительной работой, проводить проверки, причем более 70% от выявленных нарушений должны быть устранены, а также вносить предложения по охране труда. Уполномоченный сам составляет план на квартал, по которому работает

Если все поназатели выполнены на 100%, то общественник получит премию в максимальном размере — три тыс. руб.

Если накие-то параметры не будут соблюдены, то выплата уменьшится. Вот тут-то работодатель и хитрит, утверждая, что уполномоченный отработал не весь период, ведь накое-то время он был в командировке, на больничном, в отпуске. Но при этом администрация предприятия не уменьшает выплаты, а не платит вовсе.

«Надеемся этот вопрос решить. Нам известна позиция руководителей и специалистов Департамента по организации, оплате и мотивации труда и Департамента охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД». Есть понимание у них, что это формальный

подход, и он не может быть основанием для отназа в премировании. Другое дело, что Департамент оплаты труда уназывает на положения корпоративной системы премирования работников филиалов ОАО «РЖД», из которого следует: если человек избран общественником в данном квартале, то премирование за его работу будет рассматриваться только со следующего квартала», — говорит Николай Ефремкин.

Однако это не единственная проблема. Учет работы уполномоченных ведется по бумажным носителям — по актам проверок. Это прописано не только в Положении об уполномоченном лице по охране труда, но и в распоряжении ОАО «РЖД».

Но для фискальных органов этого мало. Во время проверки они интересуются, кого премировали и за что. Уполномоченного? Тогда предъявите результаты его работы, зафиксированные в системе автоматизированного учета КСОТ-П, которая позволяет визуализировать состояние охраны труда. А там внесенных уполномоченным

замечаний вообще нет. И вот проверяющие уже чуть ли не возврата премии требуют.

Однако на местах процесс внесения данных в КСОТ-П организован недостаточно. «Специалисты, отвечающие на предприятиях за ведение КСОТ-П, попросту не вносят уполномоченных в базу данных. И они вынуждены докладывать о выявленных нарушениях лицам, имеющим доступ к программе. Те и вносят в нее эти замечания. Таким образом затрудняется идентификация «автора» замечания — оно идет в зачет не уполномоченному, а человеку, сделавшему запись», — говорит Николай Ефремкин.

Техническая инспекция планирует урегулировать и этот вопрос. Предстоит также отладить систему регистрации уполномоченных в КСОТ-П.

«Надо разбираться, насколько в разных подразделениях РЖД есть доступ работников к этой программе. Есть сведения, что на некоторых удаленных объектах СКЖД доступ к системе КСОТ-П вообще отсутствует, — будем проверять информацию», — сказал Николай Ефремкин.

РЕГИОН

Водители просят стабильности

ОЛЬГА ГРЕКОВА,

Дорпрофжел на ВСЖД ИРКУТСК

Сотрудники автотранспортного предприятия, обслуживающие Восточно-Сибирскую железную дорогу, весь год работают в состоянии неопределенности.

Компания «Системы консалтинга и аутсорсинга» (СКА) 10 лет оказывает услуги по перевозке работников и обслуживанию железнодорожного транспорта на Восточно-Сибирской магистрали.

«Сегодня в Восточно-Сибирском региональном подразделении СКА работают 968 человек. Большинство — бывшие железнодорожники, сокращенные в связи с выводом грузовых и пассажирских автоперевозок и спецтехники из состава дороги», — рассказывает председатель ППО СКА Мария Андреева.

В 2014 году с работниками заключили долгосрочные трудовые договоры, которые закончились еще 31 декабря 2018-го. Тогда же прекратил действие договор между ОАО «РЖД» и компаний СКА. В течение этого года документ пролонгировали уже четыре

раза на непродолжительное время — на два-три месяца. «Сейчас подписано очередное дополнительное соглашение до 31 октября 2019 года. Дальше снова неопределенность», — говорит Мария Андреева.

Такая ситуация сложилась из-за того, что в ОАО «РЖД» рассматривают несколько вариантов дальнейшего функционирования автотранспортного комплекса. Первый — создание единого оператора по оказанию автотранспортных услуг для нужд ОАО «РЖД», второй нескольких операторов по полигонам железных дорог. Третий — создание отдельных «дочек» по предоставлению услуг общехозяйственного автотранспорта и спецтехники. Или же работа оператора только общехозяйственного автотранспорта с сохранением спецтехники во владении и оперировании у функциональных филиалов с последующей передачей специализированной техники для поддержания ее в исправном сотоянии.

Анализ всех вариантов требует времени, и пока решение не принято.

«А от этого страдают люди. Тяжело жить и работать, посто-



янно думая о том, что в любой момент, придя на работу, вручат уведомление об увольнении», — говорит начальник автоколонны Иркутск Алексей Чернявский.

Такое развитие ситуации вполне возможно. По трудовому кодексу работодатель вправе объявить об окончании действия срочного трудового договора за три дня. Неизвестность завтрашнего дня не позволяет сотрудникам спланировать семейный бюджет, а у каждого есть обязательства: семья, дети. Многие выплачивают ипотеку и кредиты.

В компании существенно возросла текучесть кадров.

Оформляться на свободные вакансии по срочному договору на два месяца желающих нет.

«Люди не видят перспектив и уходят на другие предприятия, где есть гарантированный заработок на годы вперед», — отмечает председатель Дорпрофжел на ВСЖД Александр Старцев.

Дорпрофжел на Восточно-Сибирской железной дороге вынужден обратиться за поддержкой в РОСПРОФЖЕЛ с просьбой содействия в решении вопроса о заключении долгосрочных договоров с компаниями, оказывающими автотранспортные услуги ОАО «РЖД».

ДЕТАЛИ

Компания «Системы консалтинга и аутсорсинга» оказывает услуги железнодорожникам на полигонах Восточно-Сибирской, Красноярской, Северо-Кавказской, Октябрьской и Дальневосточной магистралях. Пока вопрос с заключением долгосрочного договора возник на ВСЖД, на остальных дорогах договор заключен до 2022 года.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Летят в Москву

На этой неделе в Москве пройдет Слет молодежи РОСПРОФЖЕЛ. Участие в нем примут победители дорожных этапов Школы молодого профсоюзного лидера. Руководители делегаций рассказали, как они готовились к Слету и чего ждут от ШМПЛ-2019.



Наталья ПЕРЕСКОКО, электромеханик Саратовского регионального центра связи Саратовской дирекции связи, профгрупорг:

— На дорожном уровне мы фокусировались на проектах. Потом нам открыли доступ к системе дистанционного обучения. Я семь лет являюсь профгрупоргом и думала, что имею хорошую теоретиче-

сную базу. Оназалось, это не совсем так, так что нурсы мне дали много интересного. Затем был итоговый тест. Тоже переживали, вдруг не справимся. Однако все члены нашей команды успешно его прошли.

Сейчас готовимся к выступлению на Слете. Сложность в том, что мы все — а в команде четыре человека — находимся в разных населенных пунктах. Общаемся через мессенджеры и социальные сети. И встретимся мы уже только в Москве. Мне очень нравится моя команда — творческие люди с интересными идеями. Планку мы перед собой поставили высокую, а там уж как получится.



Сергей ЛУКИН,

председатель ППО электромеханической службы Московского метрополитена, член президиума Дорпрофжел Московского метрополитена:

— В Московском метрополитене ШМПЛ, можно сказать, только набирает обороты. Поэтому во время подготовки основные акценты мы делали на

увеличение количества участников и проектов. Причем таких, которые могут быть реализованы с большой долей вероятности.

До прошлого года Московский метрополитен на финале ШМПЛ представлял один человек, и было сложно со сцены в одиночку рассказать о большом предприятии. Поэтому обычно мы ограничивались презентацией. Сейчас в команде четверо инициативных молодых людей, так что, думаю, представление получится хорошее. Кроме того, настраиваю участников на то, что работа будет серьезная, с утра и до вечера — обучающие курсы, тренинги, тесты. Будет где показать свои положительные качества.



Станислав НАГЛИЙ, студент ЗабИИЖТ, председатель ППО студентов ЗабИИЖТ, председатель Молодежного совета Дорпрофжел на Забайкальской дороге:

— После финала дорожного этапа стали известны имена тех, кто едет в Москву. И практически все лето они посвятили дистанционной учебе —

новинке этого года. Сейчас мы сосредоточены на подготовке «визитной карточки» и записи песни.

Большая часть наших делегатов будет впервые участвовать в Школе молодого профсоюзного лидера. Радует, что в этом году они имеют возможность выбрать те тренинги, лекции и мастер-классы, которые интересны именно им.



Анна ЛЫСЫХ, председатель ППО Восточно-Сибирской дирекции по тепловодоснабжению, председатель Совета молодежи Дорпрофжел на ВСЖД:

— Основная масса проектов, подготовленных в рамках ШМПЛ, была посвящена охране труда, волонтерской деятельности, организационно-кадровой ра-

боте председателей первичек и работников аппаратов. В позапрошлом году наша команда заняла первое место в номинации «Лучший молодежный совет», в прошлом—второе. В этом году мы снова хотим победить. И, конечно, на Слете будем учиться профсоюзной работе.



Александра ГУБЕРНАТОРОВА, технолог отдела АСУИ Нижегородского ИВЦ, профгупорг, заместитель председателя Молодежного совета Дорпрофжел на ГЖД:

— Старалась как можно больше «взять» во время дистанционного обучения: не только проходила обучающие курсы, но и конспектировала их. Но я

очень жду Слета, чтобы побывать на обучающих тренингах и мастер-классах. Это очень здорово «прокачивает» навыки профсоюзной работы. Ведь занятия с преподавателями — это все-таки иной формат обучения, информация по-другому воспринимается. Не все можно изучить дистанционно.



Павел ФУКС, заместитель заведующего отделом организационной и кадровой работы аппарата Дорпрофжел на Куйбышевской дороге, председатель Совета молодежи Дорпрофжел на КбшЖД:

— Три наиболее популярных направления, по которым готовили проекты участники, — волонтерская работа,

охрана труда, вклад в экономику предприятия. Победители дорожного этапа — новички, участвуют в ШМПЛ первый раз. Сейчас мы готовим «визитку» команды. В этом году организаторы заранее определили ее тему —

это 45-летие БАМа и Год театра. Постараемся совместить в нашем выступлении эти темы, рассказав о Куйбышевской дороге и профсоюзе.



Ирина ФИДАНЯН, экономист отдела экономики и финансов ФГУП «Крымская железная дорога», профгрупорг:

— Наша делегация состоит из двух человек. И я, и моя коллега участвуем в Школе впервые. Профсоюзной работой занимаюсь год, стараюсь больше общаться с председателями

ППО, бывать на профсоюзных мероприятиях. Надеюсь завести на Слете новые знакомства и обменяться опытом. Хочу побывать на мастер-классе по выступлениям.



Виктория ТЕВЕЛЕВИЧ,

специалист по управлению персоналом сектора реализации молодежной политики Центра оценки, мониторинга персонала и молодежной политики ДВЖД:

— Готовимся к защите проектов. Коллеги переживают, волнуются, и надеются на успех. Я лично никогда не была на мероприятии такого уровня и

жду от Слета толчка и эмоционального заряда на будущую работу.



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Невидимая, но эффективная

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,

Дорпрофжел на ДВЖД владивосток

Председатель первичной профсоюзной организации старейшего предприятия на Дальневосточной дороге эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск — Андрей Соломко работает в депо 30 лет, из них десять возглавляет первичку.

«Я с 1988 года здесь, все ступени прошел. Начинал освобожденным бригадиром, потом потихоньку рос, был заместителем начальника депо по кадрам, — говорит он. — Так что у меня большой опыт работы с людьми. Я знаю, о чем с ними говорить. Помогает в работе и знание производства. Тему общую могу найти с любым человеком, потому что я прошел этот путь».

Последнее время жизнь подкидывает Андрею Соломко новый вызов: старшее поколение уходит на пенсию, ему на смену приходит молодежь. А к

ней приходится искать особый подход: это люди новой формации, у которых, по его мнению, не так сильно развито чувство долга и ответственности, как у их предшественников. Приходят и те, кого жизнь здорово покидала, кто знает, что такое жить без работы. Они устраиваются на железную дорогу ради стабильности, но не всегда у человека есть четкое осознание своей новой роли, миссии. Приходится помогать им расти, в том числе личностно. «Задача профсоюза, совместно с руководством депо, — говорит Андрей Соломко, мотивировать людей».

«У нас регулярно проходят совместные выезды с руководителем депо на линию, — продолжает он. — Людей надо видеть, общаться с ними. А в работе с администрацией мы придерживаемся принципа социального партнерства. Стараемся важные решения принимать вместе. Во всяком случае, за 10 лет — ровно столько я являюсь председателем профкома — не было ни одного трудового спора.

Однако решение этих вопро-

Очень много конфликтных ситуаций гасим на своем уровне, помогаем разрешать их. В этом и заключается социальное партнерство — решать вопросы сообща, в рамках депо».

Самый больной вопрос, с которым приходят люди к председателю первички, — жилье. Подавляющее большинство живет у родителей, нет средств даже на съемные квартиры. Молодого специалиста сразу ставят в очередь на льготную ипотеку. А если не подходит под эту категорию, ему надо отработать сначала три года и еще столько же простоять в очереди.

Другой, не менее острый вопрос, требующий решения, — возмещение стоимости перелета на отдых. Из-за стоимости авиабилетов дальневосточники не могут отправить свои семьи, например, в санаторий на Черное море. Андрей Соломко поднимал этот вопрос на всех уровнях, собирал подписи, получив поддержку коллектива.

сов, к сожалению, не в компетенции председателя первички. Но и в депо забот хватает.

«Что касается безопасности движения, то сегодня идет обоснованно жесткий контроль со стороны ревизорского аппара-

пожилого человека чаепитием. В

прошлом году на него собрались

работники с очень большим про-

изводственным стажем. Были и

возглавлявший когда-то дирек-

цию Иван Степанович Васильев,

и экс-начальник вокзала Любовь

Михайловна Новожилова, и



Андрей Соломко (на фото второй справа) уверен, что человек живет не только работой

та. Все машинисты-инструкторы, руководство работают в режиме постоянных проверок. Выявляются нарушения, людей привлекают к ответственности. И тут главная задача первички — разобраться, — справедливо или нет? И объяснить потом: если виноват — принимай как должное и не допускай нарушений впредь, а если нет — вникнуть и человека защитить. Нам приходится решать много социальных вопросов, которые касаются человека. Это, так сказать, наше поле деятельности. Для руководителя интереснее работа, он отвечает за плановые показа-

тели, закрытие явок. Но человек живет не только одной работой», — продолжает Андрей Соломко.

Идут в профком и с другими проблемами. Родственники болеют, дети — ворох вопросов ложится на ППО. «Пытаемся помочь людям. Главное, не оттолкнуть человека, чтобы он не ушел обиженным, — уверен председатель. — Занимаемся и спортивной жизнью. Это тоже сплачивает коллектив, дает возможность людям профессионально не перегореть. Работа вроде наша со стороны не очень заметна, но очень важная и эффективная».

ВОЛОНТЕРЫ

CIPABKA

1оброе дело

А ЭТО ЕЩЕ ОКОЛО 400 ЧЕЛОВЕК.

Эксплуатационное локомотивное депо Уссурийск —

самое большое во Владивостокском регионе ДВЖД.

оборотных депо: в Сибирцево, Гвоздево и Гродеково,

Здесь работает 850 человек. Кроме этого, есть три

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,

корр. «Сигнала»

В День пожилого человека члены Совета молодежи Юго-Восточной дороги и Дорпрофжел вместе с волонтерами — представителями различных предприятий магистрали отправились в Воронежский областной геронтологический центр. Среди собранных добровольцами необходимых пожилым людям вещей были и подарки.

«Сложно, конечно, назвать подарками влажные салфетки, подгузники для взрослых, резиновые перчатки, но это именно то, в чем нуждается это учреждение, — говорит председатель ППО Юго-Восточной дирекции железнодорожных вокзалов (РДЖВ) Ольга Сафонова.

Акцию «Старость в радость» организуют совместно советы молодежи ЮВЖД и Дорпрофжел. «Наш профком это начинание поддерживает — оповещает людей, размещает объявления, рассылает смс. Весь наш коллектив всегда отзывается, люди помогают, кто чем может», уточняет Ольга Сафонова.

Помимо средств ухода, каждому отделению дома престарелых постоянно необходимы предметы, которые скрасят досуг пожилых людей. Это настольные игры, товары для творчества и спорта — пластилин, пряжа, спицы, объемные аппликации, раскраски, спандеры, резиновые бублики для рук, радиоприемники, календари. И, конечно, сладости, в том числе и диабетические — на ксилите.

ППО Юго-Восточной дирекции традиционно отмечает День

отработавшая 40 лет в Дирекции Валентина Леонидовна Самородова, когда-то возглавлявшая профсоюзную организацию. А в этом году традиционное чаепитие по просьбе ветеранов решили сдвинуть на ноябрь. Полина Скворцова, член органа управлепрофкома ния Юго-Восточной РДЖВ, в своей дирекции главная движущая сила акции «Старость в радость». Впрочем, как и многих других. «До этого мы принимали участие в сборе канцтоваров, наборов для детского творчества, развивающих игрушек и

честь Дня знаний». Полина говорит, что очень жалеет брошенных животных, а потому вывесила в соцсетях объявление о проходившей в Воронеже акции «Лучший друг». И неравнодушные горожане несли в Дом молодежи корм, медикаменты, игрушки для собак и кошек из зооприютов.

книг для деток, находящихся на лечении в городской психиатрической больнице в Тенистом. Кто-то принес краски, кто-то клей и бумагу. Для них же Совет молодежи устроил праздник в **МОТИВАЦИЯ**

Из Москвы в Казань

ОЛЬГА КУДРЯШОВА,

Дорпрофжел на МЖД MOCKBA

Победителей акции, посвященной Дню Победы, поощрили мотивационной поездкой в Казань.

В этом году в акции «Никто не забыт, ничто не забыто», посвященной Дню Победы, победили представители Московско-Смоленского, Брянского, Тульского и Смоленского регионов.

Дорпрофжел на МЖД поощрил их мотивационной поездкой в Казань. К ним присоединились и активные ребята из молодежных советов Московско-Курского, Рязанского, Смоленского регионов, Центральной пригородной пассажирской компании, личностного развития.

Федеральной пассажирской компании и Московской дирекции железнодорожных вокзалов. Всего 45 человек.

Как рассказала председатель молодежного совета Дорпрофжел на МЖД Елена Сорока, в Казани ребят познакомили со Старотатарской слободой, Богородицким монастырем. А еще они посетили Государственный историно-архитентурный и художественный музей-заповедник «Казанский Кремль», мечеть Кул Шариф и Благовещенский собор, музей исламской культуры. И даже попробовали освоить арабскую каллиграфию на специальном мастер-классе.

Кстати, в программу мероприятия вошли не только экскурсии, но и тренинг-семинар



В мотивационную поездку вошли не только экскурсии, но и тренингсеминар



Ветераны дирекции собрались в профкоме на чаепитие

ФУТБОП

Из премьеры в традицию

НАДЕЖДА АМИРОВА,

Дорпрофжел на ОЖД САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

В групповом розыгрыше на Кубок начальника Северо-Западного филиала АО «ФПК» было забито 22 мяча.

Главными героями футбольных баталий, что прошли в Санкт-Петербурге, стали четыре команды: центрального аппарата компании ФПК, Северо-Западного филиала ФПК, локомотивного эксплуатационного депо Санкт-Петербург-Финляндский и студенческого отряда ПГУПС «Смена».

Безоговорочная победа досталась команде Севе-

ро-Западного филиала. Она одержала верх над командой центрального аппарата. Основное и дополнительное время закончилось нулевой ничьей и благодаря отличной игре вратаря Андрея Петренко в серии пенальти итоговый счет — 3:1, что очень порадовало болельщиков. На третьем и четвертом местах — команды локомотивного депо и студентов.

«Полчаса игры в основное время, пять минут дополнительного, затем серия пенальти потребовали от нашей команды огромного напряжения», — сказал председатель ППО Северо-Западного филиала ФПК Андрей Подшивалов. Кстати, в команде играют и предста-

вители рабочих профессий, и руководители. «На поле не важно, кем ты работаешь, какую должность занимаешь. Мы общаемся в неформальной обстановке, соревнования объединяют», — уверен он.

«Рады участию в таком мероприятии, хотелось бы чаще так вот встречаться и в большем составе: все-таки четыре команды — это маловато. Нужно расширять список хотя бы до 8 соперников», — поделился мнением капитан команды локомотивного депо Сергей Баранов.

А начальник Северо-Западного филиала ФПК, капитан команды Михаил Поярков пообещал превратить футбольные баталии в традицию.

Фаль-шивая храб-рость Упица чание Такт Анту-Столица подачи топлива канах Кар-ианных Свин дел мастер Жертва второго Рыба Аскорбиновая из кон подвига Геракла кислота сервов Сыграла «карье сюрреняню Вику рист» Лысее езды донна «Обез Армян Скоп-4 хлеб \Box Домра-Место Город в домра-ботница Сванте-сонов Закол-Подко-Запах Соседка грянувгрома мертвяк Актриса Ряза-«Клуб» И. о. люби да сплылс молока на телей крыши том \sqcup Интернете Продви нутый бака-Hoc-Российвыклю чатель» И огне-Актёр Студень Плохая Лесоруб Размер Белый герой с чёрным ухом Удиви-тельные Италь Книжна обувной бренд России способдевушка этажка басне ности Застойный водоём Джон Шулер-Джови Лётчик

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 34

По горизонтали: Бутафор. Вето. Евразия. Залп. Ромб. Вьюрок. Тунис. Лед. Пора. Одежда. Барабан. Санки. Помпа. Стоп. Тент. Весна. Вчера. Муму. Ралли. Бег. Куш. Ирис. Тетива. Обод. Стая. Рота. Горн. Яшма. Отто. Раба. Немо. Творог. Фант. Арба. Рыба.

По вертикали: Денатурат. Боеприпас. Терем. Фаза. Рояль. Особа. Бланк. Вдох. Режим. Клара. Рандеву. Иствуд. Поверье. Опера. Пан. Салки. Афиша. Лувр. Бабушка. Гидрант. Истома. Статор. Тягота. Террор. Нары. Чага. Боб.

истприя

Кто знает, из какого сора рождаются музеи

ВАЛЕРИЙ БРОК,

внеш. корр. «Сигнала»

Любая техника со временем устаревает и требует утилизации. В том числе и железнодорожная. Были времена — старые локомотивы и вагоны безжалостно пускали на металлолом, но сейчас по всему миру все больше людей задумываются об их музеефикации. Порезать уникальную технику легко и просто, но гораздо интереснее — восстановить.

На юго-западе южноамериканской республики Боливия, на плато Альтиплано, находится самое большое в мире высохшее соленое озеро — Салар де Уюни. В конце позапрошлого века, когда в окрестностях добывали подземные ископаемые, английские инженеры протянули сюда железную дорогу. Но к 1940-м годам работа на рудниках закончилась. Соответственно, встала и техника. Примерно сотню паровозов и вагонов свезли в одно место и оставили... дожидаться своего туриста. Паровозное кладбище не охраняется, и местные жители, что могли растащить, давно уже растащили. Но власти давно уже оценили туристический потенциал места и приняли программу развития музея ретро-техники под открытым небом. Визит на железнодорожное кладбище входит в программы всех автобусных экснурсий в окрестностях.

Одним из популярнейших музеев Англии сегодня является и бывшая свалка железнодорожной техники в Барри в Южном Уэльсе.

После Второй мировой войны английские власти национализировали железные дороги, что, как рассказывают историки, обернулось падением объема перевозок и уровня сервиса. Чтобы как-то справиться с ситуацией, британское МПС пошло на кардинальное обновление подвижного состава, в 1955 году разом убрав из эксплуатации 16 тыс. паровозов и 650 тыс. вагонов.

Склады металлолома не могли «переварить» такое количество устаревшей техники, и ее за бросовые деньги продавали желающим «частникам» — в частности, компании братьев Вудхэм в Южном Уэльсе. Скоро хозяева фирмы обратили внимание на интерес земляков к старой технике и возле бывшей свалки оборудовали музей с наиболее интересными образцами подвижного состава. Те же Вудхэмы додумались до идеи — восстанавливать старую технику и продавать ее окрестным лордам, впервые такой прецедент произошел в 1968 году.

Ныне бывшая свалка братьев Вудхэм в Барри превратилась в один из самых популярных железнодорожных музеев Англии. За вполне умеренную плату здесь можно, облачившись в одежду начала XX века, сфотографироваться с настоящим паровозом и получить все 33 удовольствия.

А в Германии по разным данным до сих пор ездят около сотни сохраненных паровозов. У каждого из них есть свое имя, то есть номер. Любители знают каждый «в лицо» и могут не только рассказать его историю желающим, но и сообщить, в какие года и где был отремонтирован, например, котел данного паровоза. А еще — какой железной дороге эта машина принадлежала, где дислоцировалась, кто у кого когда ее купил, когда в какие цвета была перекрашена, что перевозила.

При желании в Германии можно жить насыщенной паровозной жизнью круглый год: музеи, поездки, саммиты, экскурсии в мастерские, дни открытых дверей. Например, в столице Саксонии Дрездене регулярно проходит «саммит паровозов» «Dresdner Dampfloktreffen», считающийся самым большим немецким фестивалем такого рода, чем с удовольствием пользуются многочисленные туристы.



Одна из достопримечательностей городка Уюни— свалка паровозов, куда возят туристов посмотреть на ржавеющее чудо техники

УВЛЕЧЕНИЕ

Победа Фании Дияровой

ИРИНА ПАВЛОВА,

корр. «Сигнала»

Билетный кассир Мытищинского участка Центральной пригородной пассажирской компании Фания Диярова поет всю жизнь. И не собирается останавливаться.

Школьницей, участвуя в смотрах художественной самодеятельности, она мечтала петь на сцене. И, окончив в родном Целинограде (сейчас — столица Казахстана Астана) восьмилетку, поступила в Алма-Атинское педагогическое училище на музыкальное отделение. После его окончания Фания выиграла республиканский конкурс вокалистов и была приглашена в оперную студию Алма-Атинского театра оперы и балета имени Абая.

Прекрасное меццо-сопрано с красивым тембром позволило молодой певице исполнять не только народные песни, но партии классического оперного репертуара.

Фания вышла замуж за музыканта из Алма-Атинского театра музыкальной комедии, родила двоих сыновей. Но в девяностые осталась одна с двумя детьми, в театре перестали платить зарплату. Пришлось перебиваться случайными заработками, не отказываясь ни от какой работы.

«Я не имела права ждать, когда положение поправится и все «само собой утрясется», — вспоминает Фания, — ведь мне надо было кормить детей». И она решила поехать к сестре в Александров.

О том, чтобы там устроиться работать по специальности, речи не было.

«В девяностые годы, — продолжает Фания, — можно было заработать только торговлей. И я 12 лет торговала фруктами и овощами».

Но все же бизнес — дело шаткое, рискованное. Фания искала нечто стабильное, чтобы вовремя платили зарплату, можно было заработать пенсию, получить социальные гарантии, чтобы был коллектив, который поддержит и поможет в беде. Все это она нашла в Центральной пригородной пассажирс-



ной номпании, когда в 2008 году пришла туда работать. Сразу написала заявление о вступлении в РОСПРОФЖЕЛ.

Окончила нурсы кассиров и нурсы проводников, что дало возможность попробовать себя в разных ролях: билетным нассиром на станции Пушнино, проводником в Ярославском экспрессе, кассиром-контролером на Александровском участке. Последние девять лет основное место работы Фании Дияровой — билетные кассы Мытищинского участка ЦППК.

Но пение она не бросила. Как только в 1995 году переехала в Александров, нашла единомышленников — музыкантов и вокалистов. Вместе они создали при Алексанровской районной администрации вокально-инструментальный ансамбль. Коллектив выступал на различных мероприятиях и имел успех. А однажды билетного кассира пригласили вести свадьбу. Получилось и всем понравилось. Ее пригласили еще на одну свадьбу, потом еще. Так и пошло. «На работе, — сознается Фания, — мало кто знал о том, что я пою и выступаю в роли ведущей. Ведь это моя подработка, на которую соглашаюсь только в том случае, если у меня выходные».

Но о творческой стороне жизни Фании узнала кассир билетных касс Савеловского вокзала Татьяна Орсик, которая руководит самодеятельным ансамблем «Савелич». Она и уговорила ее принять участие во Всероссийском фестивале-коннурсе народного искусства «Хранители наследия России».

«Я поначалу не соглашалась, — сознается Фания. — Все же всероссийский конкурс соберет огромный зал, а я так давно не пела перед большой аудиторией! Но настойчивая Орсик уговорила, и началась подготовка. Профсоюз оплатил мне концертное платье, за что я очень благодарна. Я продумала грим и прическу. Начала репетировать».

Фания выбрала для конкурса «Волгу-реченьку» — очень трудную для исполнения русскую народную песню. Долго репетировала, работала с аккомпаниатором. И результат не заставил себя ждать. Жюри Всероссийского фестиваля-конкурса народного искусства «Хранители наследия России», прослушав выступление полутора тысяч участников, присудило билетному кассиру Мытищинского участка ЦППК третье место с вручением диплома лауреата.

СОРЕВНОВАНИЯ

Никто не хотел уступать

НАТАЛЬЯ МИХАЛЕВА,

Дорпрофжел на ЮВЖД ВОРОНЕЖ

Спартакиада Воронежской дирекции связи объединила работников самых отдаленных участков Юго-Восточной дороги.

Работников Воронежского, Белгородского и Мичуринского региональных центров связи разделили на три команды. В их состав вошли представители из разных городов: Воронежа, Белгорода, Мичуринска, Ельца, Тамбова, Грязи, Ртищево.

Соревнования проводились по семи видам спорта: шахматы, дартс, подтягивание мужчин, отжимание от скамейки у женщин, прыжки в длину с места, бег и плавание.



Состязания носили командный характер, но включали в себя и индивидуальное первенство.

По словам участника соревнований, ведущего специалиста по управлению персоналом Мичуринского РЦС Екатерины Ковригиной, несмотря на царившую дружелюбную атмосферу, уступать не хотелникто и каждый выкладывался на 100%. Тем не

менее, самыми спортивными оказались участники команды Мичуринского РЦС, второе место у Воронежского, а третье — у Белгородского регионального центра связи.

«Участники пережили немало волнующих моментов, ощутили чувство командного единения и взаимовыручки. Кому-то из коллег удалось покорить недоступные ранее спортивные вершины. Но главное каждый из них своим примером вовлекает в ряды сторонников здорового образа жизни все больше работников Воронежской дирекции связи», — уверена председатель ППО Воронежской дирекции связи Светлана Малик.

Анастасия Болтыкова, ведущий инженер Мичуринского регионального центра связи:

— Было здорово! Почаще бы проводили такие мероприятия. Мы не только провели время с пользой для здоровья, но и пообщались друг с другом. Спартакиада сблизила людей.

СПАРТАКИАДА

TPAMAA

I Іод проливным дождем

ГЕННАДИЙ АСТАХОВ,

Дорпрофжел на ДВЖД ХАБАРОВСК

Организованную Тындинским филиалом Дорпрофжел на ДВЖД и РФСО «Локомотив» спартакиаду посвятили Дню Тынды. Городу исполнилось 44 года.

Мастерством и силой стремления к победе мерялись восемь команд предприятий Тындинского региона Дальневосточной магистрали.

На площадках состязались любители пляжного волейбола, стритбола, гирь. настольного тенниса. У станка для армрестлинга сошлись силачи, поклонники дартса атаковывали мишени. А за столом, расположенном вдали от шума и криков болельщиков, задумчиво решали многоходовые комбинации почитатели домино. Каждому поборнику здорового образа жизни нашлось дело по душе.



У станка для армрестлинга сошлись силачи

Состоявшаяся на второй день спартакиады лотерея, проведенная при участии тындинских отделений банка ВТБ и фонда «Благосостояние», прошла под проливным холодным дождем. Но радость победителей не омрачили причуды погоды в виде дождя, выпавшего вскоре снега и разыгравшейся зимней вьюги.

«Мы придерживаемся принципа, провозглашенного известным телекомментатором Николаем Озеровым в одном из своих репортажей: «Матч состоится при любой погоде».

Отрадно, что в трудовых ноллективах любят спорт, и занятиям не мешает ни снег, ни дождь», — отметил руководитель Тындинского филиала Дорпрофжел на ДВЖД Игорь Томенко.

В итоге в общеномандном первенстве лидирующее место занял коллектив эксплуатационного локомотивного депо Тында. На второй ступеньке пьедестала разместились спортсмены Тындинского регионального центра связи. Замкнули лидирующую тройку представители Тындинской дистанции пути.

Фигнал

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. ПАШНАЛОВА Заместитель главного редактора: М. ВОЛНОВА Ответственный секретарь: О. ПРЯМИЦЫНА Ведущий дизайнер: С. ПЛАНСИНА

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
PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd

Интранет: http://10.248.11.133
volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД. ПРИ ПЕРЕПЕЧАТНЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ»

ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «Нрасная 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, Налининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.

Индекс в каталоге Роспечати 29866 Общий тираж 125888 экз. Номер подписан: 03.10.2019 г. Заказ