Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 37 (977)
17–23 ОКТЯБРЯ
2019 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ПЛЕНУМ

Внимательная компания

ФОТО ИВАНА ШАПОВАЛОВА

Олег Белозеров отметил, что ОАО «РЖД» и профсоюз — самые верные союзники

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Коллективный договор ОАО «РЖД» на ближайшие три года будет подписан до 30 ноября. Об этом было заявлено на VIII пленуме РОСПРОФЖЕЛ.

«Рабочая группа от профсоюза и работодателя рассмотрела все пункты проекта нового договора, а также поступившие замечания и предложения — а их более 250», — сказал лидер профсоюза Николай Никифоров.

Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров заверил участников и гостей пленума, что все основные гарантии и льготы будут сохранены. И подчеркнул, что создание благоприятных условий труда, предпосылок для раскрытия потенциала каждого сотрудника в условиях динамичной трансформации отрасли — это общая цель, в достижении которой ОАО «РЖД» и профсоюз — самые верные союзники.

По его словам, компания предельно внимательно откликается на просьбы и пожелания сотрудников, в первую очередь, линейного уровня. «В этом году мы приняли решения в отношении программ дистанционного обучения и переподготовки, рабочего обмундирования, служебных вагонов, гибкого рабочего графика. Сдвинут с «мертвой точки» вопрос обновления средств малой механизации. Здесь отдельное спасибо хотел бы сказать всему профсоюзу. Все необходимые ресурсы на эту масштабную работу выделены», — сказал Олег Белозеров. Нормализована ситуация по неполной занятости.

Николай Никифоров отметил, что с 2017 по август 2019 года реальная зарплата в ОАО «РЖД» выросла на 6,9%.

«Зарплата в компании остается весьма конкурентоспособной, будучи на четверть выше средней по стране, — отметил глава компании. — В текущем году впервые использовалась новая модель индексации: в марте компенсировали сверхплановый рост цен прошлого года, вторую индексацию перенесли с октября на июль, а в октябре провели третью — еще на 1%».

В долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» до 2025 года закреплен коэффициент соотношения заработной платы железнодорожников к общероссийскому 1,35 (сейчас — 1,26). По мнению профсоюза, для достижения цели нужно утвердить специальную программу. От участников пленума поступили предложения по изменению системы оплаты труда.

Во-первых, «северные» надбавки молодым специалистам нужно выплачивать с первого дня работы и без учета срока проживания в регионе.

Окончание на 2 стр.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Олег БЕЛОЗЕРОВ,
генеральный директор ОАО «РЖД»:

— Компания создает все условия для деятельности РОСПРОФЖЕЛ, поэтому мы рассчитываем на еще большую вовлеченность профсоюзных организаций в общее дело. Коллеги, без вашей помощи мы не найдем правильные ответы на проблемные вопросы. Нам очень важно ваше мнение, ваши рекомендации и активная поддержка. Повышение культуры и безопасности труда, обеспечение производственной дисциплины, создание атмосферы нетерпимости к нарушениям, их предупреждение, достижение высоких показателей – это все ваша зона ответственности. Жизненно важно, чтобы в коллективах присутствовала атмосфера взаимопонимания, чтобы соблюдались нормы корпоративной и человеческой этики, чтобы вопросы решались исключительно на основе компромисса и переговоров. В этом я вижу вашу главную задачу.

НАВЕЛИ ПОРЯДОК СТР. 2

ВЫБОР СТРАТЕГИИ СТР. 4–6

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КОНФЛИКТ СТР. 7

ИСТОРИЯ КАК ТОЧНАЯ НАУКА СТР. 8

НОВОСТИ

НАГРАДА НАШЛА ГЕРОЯ

В Сочи на Всероссийском интеллект-форуме «Профсоюзы. XXI век. Новая реальность: возможности и риски» подведены итоги конкурса «Профсоюзный авангард» и вручены награды победителям и призерам.

В номинации «Новация» РОСПРОФЖЕЛ получил диплом победителя за «Систему дистанционного обучения».

В номинации «Лидер» в числе победителей назван председатель ППО студентов Дальневосточного государственного университета путей сообщения Андрей Максименко. Грамоту в этой номинации получил руководитель регионального отдела Дорпрофжел на Восточно-Сибирской железной дороге Игорь Цыплаков.

НАЧАЛО ПУТИ В ПРОФСОЮЗ

Профгрупоргам–первокурсникам Сибирского государственного университета путей сообщения вручили профсоюзные билеты. На встречу с руководством Дорпрофжел на ЗСЖД собрались 60 профгрупоргов и 9 председателей профсоюзных бюро факультетов вуза.

«Решение связать свою молодость, студенческие годы с профсоюзом — это новое направление вашей жизни, способное раскрыть потенциал, обогатить опытом работы с людьми, научить ответственности, принятию решений», — отметил, вручая билеты, председатель Дорпрофжел на ЗСЖД Николай Шашков.

Кстати, в этом году в СГУПС поступили более 1,3 тыс. студентов, практически 100% которых стали членами РОСПРОФЖЕЛ.

КНИГИ ДЛЯ «ОСОБЫХ» РЕБЯТ

Инициативная группа членов профсоюза, бухгалтеров Дальневосточной железной дороги реализует проект «Мир на кончиках пальцев».

Как рассказал заместитель начальника Дальневосточного регионального общего центра обслуживания Андрей Бибченко, отряд волонтеров-бухгалтеров, включающий в себя 26 человек, создал 10 тактильных книг для слепых и слабовидящих детей. Им активисты передадут книги 25 октября.

Встреча пройдет в специализированных библиотеках Хабаровска, Владивостока и Южно-Сахалинска. Завершится проект телемостом, который свяжет между собой регионы.

СИГНАЛ
№ 37 (977) 17–23 октября 2019 года

СЕМИНАР

Председателей вооружили знаниями

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

Представительницы прекрасного пола Тайшетского филиала Дорпрофжел на Восточно-Сибирской дороге научились снимать стресс, повысили правовые знания и поделились лайфхаками на заседании по гендерному равенству.

ФОТО: НАТАЛЬИ САХНО

«Если брать в процентном соотношении, число женщин — председателей первичек на железной дороге гораздо выше, чем мужчин», — говорит ведущий специалист Тайшетского филиала Дорпрофжел на ВСЖД Наталья Сахно.

Работа с людьми, решение их проблем — тяжелый труд, связанный со стрессом. Поэтому Дорпрофжел собрал женщин на семинар, где им подробно рассказали о гарантиях, закрепленных в колдоговоре, о национальной стратегии действий в интересах женщин, пополнили копилку правовых знаний. Кроме того, психологи поделились с ними методиками преодоления стрессовых ситуаций.

На семинаре у председателей также была возможность получить консультацию по здоровому питанию, с помощью простых упражнений научиться правильно дышать и стабилизировать давление. «Чтобы реализовать свой внутренний потенциал, раскрыть себя во всех сферах жизни, нужно поддерживать свое тело в хорошей форме», — уверена профсоюзная активистка Тайшетской дистанции электроснабжения, инструктор по йоге Татьяна Астафьева.

СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО

Навели порядок

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

Работникам вагонного ремонтного депо Златоуст создали более комфортные условия труда.

Еще год назад претензий к санитарно-бытовым условиям предприятия было предостаточно. Работники жаловались на администрацию в профком. А обращения первички к руководству заканчивались ответом: денег нет.

«Но в начале года в депо пришел работать молодой, инициативный начальник Сергей Туманов. Вместе мы разработали план наведения порядка в санитарно-бытовых помещениях и на рабочих местах, который сейчас успешно реализуем», — рассказывает председатель первичной профсоюзной организации депо Наталья Устюгова.

В первую очередь занялись комнатами приема пищи. Приобрели холодильники, микроволновые печи, термопоты, кулеры для воды. Кое-где провели косметический ремонт. Теперь в приятной обстановке можно выпить чаю, пообедать и просто отдохнуть.

Следующим шагом стал ремонт душевых в вагонном участке на станции Бердяуш. Раньше они располагались в отдельно стоящем полуразрушенном здании, в которое было страшно просто зайти. Внутренняя отделка помещений явно не была предназначена для условий повышенной влажности. Подвесной потолок из картона, разбухший от влаги, практически нависал над головой. Стены были покрыты плесенью, сантехника — старая и неисправная.

Об этих нарушениях технический инспектор труда профсоюза на Златоустовском регионе руководству депо писал неоднократно. Председатель первички обратилась за помощью в центральный аппарат ВРК-3. Общими усилиями добились выделения финансирования.

Ремонтировать старые душевые не стали, а оборудовали комнаты личной гигиены в здании котельной депо, где раньше стирали спецодежду. Помещение большое, теплое и месторасположение удобное. Сделали ремонт, установили новую сантехнику, оборудовали ящики для одежды.

Теперь на очереди у профсоюзного комитета и администрации — обеспечение необходимого температурного режима в цехах. Чтобы зимой работники не замерзали, в колесно-роликовом и вагоносборочном участках уже заменили оконные рамы. На очереди замена труб системы отопления.

«Для нас самое главное, что люди довольны. Приходят, благодарят. Конечно, еще многое предстоит сделать. Руководство депо инициативы профкома поддерживает, а мы в свою очередь, стараемся оказывать посильную помощь администрации. Вместе обязательно добьемся успехов», — уверена Наталья Устюгова.

> **Для нас самое главное, что люди довольны. Приходят, благодарят. Конечно, еще многое предстоит сделать. Руководство депо инициативы профкома поддерживает, а мы в свою очередь стараемся оказывать посильную помощь администрации. Вместе обязательно добьемся успехов**

ПЛЕНУМ

Внимательная компания

Окончание. Начало на 1 стр.

Во-вторых, необходимо учесть изменения в работе медиков, которые последуют в ходе реализации нацпроекта «Здравоохранение». Минздрав предлагает изменить подход к оплате труда медицинских работников. Средняя зарплата врачей первичного звена должна составлять 170% от среднего заработка по региону, а врачей скорой помощи — не меньше 200%.

«Центральная дирекция здравоохранения ОАО «РЖД» приняла решение о повышении тарифной части заработной платы на 20%. Согласован вопрос по сохранению социального пакета в коллективных договорах, но этого будет мало, чтобы конкурировать с территориальными структурами», — отметил Николай Никифоров.

В-третьих, единовременное поощрение за обеспечение темпов роста производительности труда должно стать регулярным по итогам года. «Значительный положительный эффект был отмечен в связи с выплатой поощрений по итогам работы, которые, все очень надеются, станут постоянными», — подчеркнула заместитель председателя Дорпрофжел на ОЖД по Мурманскому региону Ольга Юрченко.

Рост производительности труда «майскими» указами президента России предусмотрен не ниже чем на 5% ежегодно. Профсоюз, за рост производительности, эффективность и качество труда, но делать это надо за счет внедрения новой техники, изменения технологий, а не за счет сокращения численности персонала. Любые сокращения должны быть обоснованы.

Не менее спорным способом достижения роста производительности труда является аутсорсинг. Во многих аутсорсинговых компаниях представители администрации нарушают законодательство: не оформляют трудовые отношения с работниками, снижают и задерживают выплату зарплаты, не соблюдают требования охраны труда. Впрочем, есть и положительные примеры работы аутсорсеров, когда новые структуры активно взаимодействуют с профсоюзом и соблюдают законы, но они немногочисленны.

Глава холдинга отметил роль РОСПРОФЖЕЛ в выявлении недостатков в работе подразделений компании. Общественные инспекторы, уполномоченные, технические и правовые инспекторы труда выявляют немалое количество нарушений требований законов и нормативных актов ОАО «РЖД» в области охраны труда. «Мы в компании высоко ценим эту работу, рассматриваем ее как средство раннего предупреждения негативных тенденций и опережающего принятия соответствующих управленческих решений», — сказал Олег Белозеров.

В последние годы удалось снизить количество нарушений трудового законодательства — в ОАО «РЖД» за 9 месяцев этого года их было выявлено на 18% меньше, чем в 2016 году. «Но по-прежнему фиксируется много случаев неправомерного привлечения работников к сверхурочной работе, работе в выходные и праздничные дни без соответствующей оплаты, участились срывы при предоставлении ежегодных отпусков», — уточнил Николай Никифоров.

А совершенствование деятельности уполномоченных и общественных инспекторов, равно как и формирование у работников культуры безопасности, по-прежнему актуальны. Тем не менее есть множество примеров, когда уполномоченных за их работу работодатели намеренно не поощряют.

По мнению Олега Белозерова, деятельность профсоюзных органов, а также состоящих в их ведении инспекции труда и актива должна быть направлена в первую очередь на предупреждение нарушений, для чего у профсоюза есть все права и полномочия.

Продолжение темы читайте на 4–6 стр.

ФОТО: ИВАНА ШАПОВАЛОВА

СМЕНА

Молодежный финал

Финальный этап Школы молодого профсоюзного лидера РОСПРОФЖЕЛ объединил 150 активных представителей молодежи.

ШМПЛ — масштабная молодежная программа отраслевого профсоюза, созданная для профессионального и личностного роста будущих лидеров РОСПРОФЖЕЛ. В этом году финал проекта состоялся в Москве с 6 по 10 октября.

ОБУЧЕНИЕ НОН-СТОП

Ребята погрузились в рабочую атмосферу с первых минут слета. Первым пунктом программы стало представление делегаций: участники привезли с собой музыкальные визитки, посвященные знаковому событию для российских железных дорог — 45-летию с начала строительства Байкало-Амурской магистрали. Со сцены звучали трогательные истории о БАМе, песни того времени и современные композиции.

После знакомства ребята прошли большой обучающий интенсив, в который были включены тренинги по публичным выступлениям, ведению переговоров, стресс-менеджменту, организации мероприятий, блогерству. Полученные знания и навыки можно было сразу применить на практике — в вечернем ток-шоу «Дебаты». Участники аргументировано отстаивали свою точку зрения, участвуя в жаркой дискуссии на темы высшего образования и жизненного успеха.

Все дни слета ребята встречались с гостями и интересными людьми: с первым заместителем генерального директора ОАО «РЖД» Александром Мишариным, заместителем генерального директора ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам Дмитрием Шахановым, директором по информационным технологиям ОАО «РЖД» Евгением Чаркиным. Дискуссия о развитии профсоюзного движения прошла в рамках встречи с заместителем председателя ФНПР, главным редактором газеты «Солидарность» Александром Шершуковым.

ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ХОВЕРБАЙК

Как новые технологии помогут сократить смертность на переездах? Поднимут ли размер суточных? Вреден ли Wi-Fi? На встрече участников Слета молодежи РОСПРОФЖЕЛ с руководством профсоюза и ОАО «РЖД» вопросы сыпались один за другим. Встреча прошла в Центре научно-технической информации, что на Рижском вокзале столицы. Кстати, в дорожных студиях в онлайн режиме ее смотрели еще порядка 500 человек. Их лица периодически показывали на мониторах.

«Все участники форума прошли отбор, — сказал председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров. — Они стали лучшими в разработке своих проектов, прошли дистанционное обучение и в первый день слета плодотворно позанимались по многим вопросам».

Николай Никифоров, выступая в роли модератора, представлял гостей, рассказывал об их непростом трудовом пути. Например, о ветеранах железнодорожного транспорта, в свое время возглавлявших МПС, — Анатолии Зайцеве и Вадиме Морозове. Общение с ними было запланировано программой слета в рамках встречи «Жизнь моя — железная дорога».

Дмитрий Шаханов рассказал о новых подходах, которые сейчас формируются в кадровой и социальной политике компании, воплощать которые придется участникам слета. Например, и тот факт, что с 1 января 2021 года существенно уменьшится количество «вредных» профессий, в связи с чем у женщин появились дополнительные возможности карьерного роста. «Если есть желающие водить поезда, можно уже записываться в очередь, — сказал Дмитрий Шаханов. — В этом году нам предстоит внести изменения в методику подготовки машинистов для современного подвижного состава, принять организационные меры — подготовить дома отдыха локомотивных бригад и прочие бытовые условия».

Он отметил, что РОСПРОФЖЕЛ — самый мощный и самый серьезный из всех отраслевых профсоюзов. Благодаря социальному партнерству в этом году в РЖД не было ни одного трудового спора — то есть общими усилиями социальная стабильность была обеспечена. Ну а сегодня готовится к подписанию новый коллективный договор.

Напомним, что в колдоговоре три блока: первый — льготы, гарантии и компенсации, которые гарантированы трудовым законодательством. Финансирование этого вида льгот компания в полном объеме берет на себя. Второй — льготы с долевым участием, когда частично платит работник. Третий — КСП по принципу кафетерия, распространяющийся не на все категории персонала, а в первую очередь на дефицитные профессии, отдаленные регионы и так далее. И если первый блок останется незыблемым, то в двух других намечаются изменения.

Второй блок будет называться «Льготы, гарантии и компенсации, софинансируемые со стороны работника». «У работника появится возможность и право самому планировать ту долю, которую он готов софинансировать», — отметил Дмитрий Шаханов.

Третий блок совсем новый — бонусный пакет. Работник за какое-то участие (в наставничестве, например), за активность будет получать бонусы, которые сможет обменять на дополнительные льготы и гарантии. «Предлагаю вам подумать, за что конкретно можно будет начислять эти дополнительные бонусы и на что их можно будет обменивать. Поле деятельности огромное. Ждем ваши идеи», — рассказал Дмитрий Шаханов.

Интересным для молодого поколения стало выступление Евгения Чаркина, который рассказал об основных направлениях цифровой трансформации в компании и применении новейших технологий, включая искусственный интеллект и блокчейн.

Общение с ним стало прелюдией к поездке участников Слета молодежи РОСПРОФЖЕЛ в инновационный центр «Сколково». Ребята увидели экосистему «Сколково», узнали как стать резидентом, какие стартапы размещены в Технопарке и что за инфраструктура создана для них, а также познакомились с некоторыми российскими инновационными разработками.

В Сколтехе — институте науки и техники — однозначный интерес вызвало посещение лаборатории аддитивного производства, по набору уникального оборудования и масштабу задач не имеющей равных в России. Здесь, например, находится самый крупный в стране 3D-принтер Insstek MX 1000. Процесс производства не показали, но все смогли подержать в руках вышедшие из него предметы — пластиковую кристаллическую решетку, бюст, фрагмент позвоночного столба, кусок кольчуги, фигурку Бэтмэна.

А в Большом технопарке ребятам показали первый отечественный ховербайк — летающий мотоцикл. Интересно, что тестирование он проходит в полиции Дубая, а собранные данные используются для доработки прототипов.

ФИНАЛ И ПОБЕДИТЕЛИ

Новым пунктом в программе слета стал конкурс «Молодой профсоюзный лидер РОСПРОФЖЕЛ», где авторы лучших проектов ШМПЛ смогли представить свои работы и продемонстрировать лидерский потенциал.

Завершающий день ШМПЛ оказался самым ответственным: ребята представили работу своих молодежных советов, приняли участие в VIII Пленуме РОСПРОФЖЕЛ.

«Я впервые на финале ШМПЛ, и это самое яркое и значимое событие, — говорит машинист Рыбинского оборотного депо Никита Кузьмин. — Получил новые знания, которые обязательно буду использовать в общественной работе, когда вернусь домой. Познакомился с коллегами с других дорог, зарядился новыми идеями».

В итоге в конкурсе «Лидер РОСПРОФЖЕЛ» победу одержал дежурный по станции Сеятель Новосибирского центра организации работы железнодорожных станций Сергей Баталов, а лучшим молодежным советом стали активисты Дорпрофжел на Восточно-Сибирской дороге.

На вопрос, в чем секрет успеха Совета молодежи Дорпрофжел на ВСЖД, его руководитель Анна Лысых ответила, что у ребят есть желание работать и развиваться. «Все мероприятия, которые мы проводим, пронизаны добрыми намерениями сделать что-то хорошее и полезное для членов профсоюза», — сказала она. Кстати, в преддверии празднования 115-летнего юбилея РОСПРОФЖЕЛ у ребят появилась идея проведения челленджа, к которому они планируют подключить молодежь со всей сети.

Материалы подготовили
Елена ПАВЛОВА, корр. «Сигнала»,
Нина ЛИСИЦЫНА,
Ольга ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на СЖД, ВСЖД.
Фото Олега ГЕЛЬВИГА,
Дорпрофжел на ОЖД

ДЕТАЛИ

Для профсоюзной молодежи, не попавшей на слет, в социальных сетях была организована прямая трансляция слета. Благодаря этому ребята стали виртуальными участниками.

СИГНАЛ
№ 37 (977) 17–23 октября 2019 года

Выбор

На пленуме речь шла не только о положительных изменениях в охране труда и условиях труда, защите интересов членов профсоюза, сохранении льгот и гарантий, но и о проблемных вопросах и их решении.

РЕГИОН

Не упустить время

Александр СТАРЦЕВ,
председатель Дорпрофжел на Восточно-Сибирской железной дороге:

— В этом году из-за наводнения в Иркутской области пострадали более тысячи железнодорожников, 149 семей остались без крова. Своими силами справиться с этой бедой, решить первоочередные вопросы пострадавших было невозможно. Справились только благодаря всесторонней поддержке наших коллег.

Но что вызывает сожаление? То, что из всех пострадавших было всего три человека, застраховавших свое имущество. Профсоюз масштабно реализует программу страхования работников от потери трудоспособности, а вот по страхованию имущества пока не достигли результата. Печальный опыт произошедшего говорит о необходимости усиления разъяснительной работы в этом направлении.

Хотелось бы сказать еще вот о чем.

В год 45-летия БАМа был принят ряд программ по закреплению кадров в ОАО «РЖД». Обновляется инфраструктура, пассажирский парк, строится жилье.

При проведении осеннего комиссионного осмотра на БАМе слышали много добрых слов за организацию перевозки работников на направлении Киренга — Северобайкальск в новых вагонах. Что касается рабочего движения на остальных участках региона, то картина неоднозначная. В четырех вагонах ФПК — полный порядок. А вагоны дирекций по эксплуатации путевых машин Восточного полигона (их тоже четыре) старые, которые уже списывать пора. Тепло в них удержать невозможно, оборудование часто выходит из строя. А договор на аренду вагонов ФПК заканчивается в конце декабря. В ноябре опять очередные торги.

Предлагаю отдать этот бизнес профильной компании ФПК. За два года их работы к ним нет ни одного нарекания. У них есть ремонтная база, вагоны, обученный персонал.

И еще один вопрос, который постоянно задают работники «ЛокоТех-сервис» и ФПК. Им не выплачивают 10%-ю надбавку, установленную с января этого года для работников ОАО «РЖД»в зоне БАМа.

Текучесть в сервисном локомотивном депо Чара — самая высокая на полигоне дороги. В прошлом году она составила 20,3%, в этом году — 15,5%. Уходят кадровые рабочие. За два года уволилось 149 человек. А ремонтировать локомотивы при возрастающем потоке по БАМу нужно.

Обращаюсь к коллегам из «Локо-Тех» и ФПК. Начался колдоговорной процесс, поднимите этот вопрос в компаниях. Не упустите время.

МЕДИКИ

Неконкурентоспособная зарплата

Елена ДМИТРИЕВА,
председатель ППО НУЗ ЦКБ № 2 им. Семашко:

— Для сохранения высококвалифицированного кадрового потенциала в НУЗ ОАО «РЖД» и недопущения оттока кадров в учреждения здравоохранения Москвы и области работникам НУЗ ежемесячно устанавливаются надбавки стимулирующего характера. В частности, за применение в работе достижений науки и передовых методов труда, высокие результаты работы, напряженность труда, выполнение особо важных или срочных работ (на срок их проведения). Ежеквартально по итогам работы выплачивается премия в пределах фонда зарплаты.

Таким образом, 86% заработка приходится на гарантированные выплаты и 14% на стимулирующие и премии. Среднемесячная зарплата сотрудников НУЗ за шесть месяцев года составила 59 тыс. руб. А в учреждениях здравоохранения Москвы —

86 тыс. руб. То есть на 45% выше, чем в НУЗе.

После того, как с 1 сентября 2019 года, по распоряжению ОАО «РЖД», месячные должностные оклады были увеличены на 20%, должностной оклад врача вырос на 4 тыс. руб., медсестры — на 3 тыс. руб., санитарки — на 1,8 тыс. руб.

Но и это не ликвидирует существенного различия в зарплате наших медиков по сравнению с московскими городскими больницами. В частности, из-за того, что майские указы президента по доведению средней зарплаты врачей до 200% средней зарплаты в соответствующем регионе, а среднего и младшего — до 100%, не распространяются на работников негосударственных (частных) учреждений здравоохранения.

В связи с этим предлагаю рассмотреть вопрос конкурентоспособности зарплаты медиков железнодорожной медицины по сравнению с муниципальными учреждениями здравоохранения.

Также коллектив волнует вопрос перспективы введения четырехдневной рабочей недели. Работники опасаются, что это может привести к снижению их зарплаты. Даже в случае, если удастся сохранить ее в прежних размерах, существует опасение, что из-за выросших расходов на содержание дополнительного персонала работодатели увеличат стоимость услуг, того же проезда на транспорте, например, и конкурентоспособность зарплаты сильно снизится. Считаю, что данная инициатива требует тщательной проработки на всех уровнях.

УСЛОВИЯ ТРУДА

Определить сферы ответственности

Елена ЗОЛОТАРЕВА,
председатель ППО дистанции пути Слюдянка Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры:

— Вопрос об обеспечении и состоянии средств малой механизации у путейцев стоит очень остро. Инвестиционная программа «Обновление — модернизация путевой техники» прошлого года была закрыта только во втором квартале 2019-го. А годовой план этого года выполнен на 40%. По факту получено 217 единиц на 35 млрд 157 млн руб., а запланировано 493 единицы на 87 млрд 187 млн руб. А ведь уже середина октября. И как же путейцы будут содержать путь, обеспечивать безопасность движения поездов? Надо как можно скорее решить этот вопрос.

Улучшаются условия труда. Устанавливаются удобные, современные, с учетом всех санитарно-бытовых требований модульные табельные. И снова проблема — электроснабжение, водоснабжение, водоотведение. На Восточно-Сибирской дороге требуется подключить к сетям жизнеобеспечения четыре модульных табельных. В среднем подключение одного объекта составляет 400-500 тыс. руб.

Профсоюз считает, что подключение необходимо включить в техническое задание на поставку за счет инвестиционного источника финансирования. А затем передать эти здания на баланс Дирекции по эксплуатации зданий и сооружений. Сегодня же для обеспечения данного вопроса приходится отвлекать с текущего содержания пути монтеров, изыскивать дополнительные средства из эксплуатации.

Для улучшения условий труда и быта Восточно-Сибирская дирекция по ремонту пути (ДРП) в 2018 и 2019 годах получила 46 новых модулей сопровождения. Но открытым остается вопрос по качеству подготовки вагонов для проживания работников, используемых ДРП на летних путевых работах. Не определено, кто должен ремонтировать внутреннюю часть вагонов: ДРП или служба вагонного хозяйства Дирекции инфраструктуры.

На сегодня есть два противоречащих друг другу документа. Если руководствоваться одним, подготовка вагонов — компетенция ДИ, если другим — ДРП. Вопрос пока открыт.

Мы провели СОУТ монтерам пути и дефектоскопистам. Без изменения условий и технологии производства работ у них снизился класс вредности с 3,2 на 3,1, поскольку теперь из методики спецоценки исключен факторы внешней среды (микроклимат, естественное освещение, напряженность). В результате все они потеряли четыре дня оплачиваемого отпуска, а условия труда, а стало быть, и вредные факторы, влияющие на здоровье, остались прежними.

Необходимо внести изменения в Методику проведения СОУТ в части учета параметров микроклимата, напряженности труда по оценке 23 параметров и естественного освещения.

стратегии

ЗАРПЛАТА

Отказаться от коэффициентов

Николай ДАНКОВЦЕВ,
председатель ППО ООО «ЛокоТех-Сервис», председатель ОППО АО «Желдорреммаш»:

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

— На подведении итогов выполнения Коллективных договоров в группе компаний «ЛокоТех» на заводах АО «Желдорреммаш» и «ЛокоТех-Сервис» за первое полугодие 2019 года отмечалось, что они в основном выполняются. Однако есть замечания.

Например, не выполняется такой пункт, как повышение реальной зарплаты.

За первой полугодие 2019 года средняя заработная плата на заводах «Желдормаша» составила 39061 руб. Формально по сравнению с аналогичным периодом 2018 года она выросла на 3,2%, но реально она упала на 1,9%.

Та же картина и в компании «ЛокоТех-Сервис», где средняя зарплата по сравнению с прошлым годом выросла на 2,1%. Реально же — снизилась на 2,5%.

Дело в том, что в последние три года фонд оплаты труда не индексировался и индексация зарплаты проводилась в пределах выделенных в бюджете компании средств (не более 2,5%).

Не последнюю роль сыграло и применение корректирующих коэффициентов при расчете ежемесячного премиального вознаграждения, а также само премиальное положение, распространяющееся на работников заводов и сервисных локомотивных депо. Первичная профсоюзная организация не согласовала этот документ и дала отрицательное мотивированное мнение.

По всем вышеперечисленным проблемам мы постоянно встречаемся с работодателем или с его представителями и настаиваем на необходимости изменения подхода к начислениям и выплатам стимулирующего характера, отказа от практики применения корректирующих коэффициентов и пересмотра премиального положения.

К большому сожалению, пока не удается этого добиться. Однако останавливаться профсоюзная организация не намерена.

МОТИВАЦИЯ

Возможности должны быть равными

Анастасия ДЬЯЧЕНКО,
инженер по организации и нормированию труда ПМС №56 Восточно-Сибирской дирекции по ремонту пути:

— Вопрос закрепления молодежи на Севере актуален и сегодня. Так, новый работник нашей путевой машинной станции, если он проживал в северных районах до трудоустройства к нам, получает «северную» надбавку. А если он приехал из других мест, надбавки этой у него не будет. Придется пять лет поработать, чтобы ее получить. Получается, что в рамках одной компании к одному вопросу существуют разные подходы. Это ставит одних молодых специалистов в невыгодное положение по сравнению с другими.

Второй вопрос касается жилья. В регионах Крайнего Севера и приравненных к нему местностях, а также в некоторых регионах БАМа сейчас наблюдается кадровый голод. РЖД решает эту проблему, создавая специализированный жилищный фонд, запуская ипотечные программы льготного кредитования. Но воспользоваться той же льготной ипотекой могут не все, поскольку она распространяется лишь на работников, занимающих должности, внесенные в специализированный перечень. В дирекции по ремонту пути это монтеры пути и машинисты. А сигналисты, составители поездов и другие работники остаются за бортом.

> **В рамках одной компании к одному вопросу существуют разные подходы**

Надо решать этот вопрос, чтобы сделать более широким круг лиц, имеющих право пользоваться льготными кредитами. Возможности у всех должны быть равными. Это будет закреплять молодежь на Севере. Ведь от собственного жилья не захочется уезжать.

ПРАКТИКА

Необоснованная оптимизация

Андрей ГАРИН,
председатель Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге:

— В декабре 2018 года на встрече с представителями РОСПРОФЖЕЛ генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров в очередной раз подтвердил, что повышение производительности труда в компании будет достигаться за счет внедрения новых технологий и организации работы, а не за счет сокращения контингента. На примере Лискинкого центра организации работы железнодорожных станций (ДЦС) хочу показать, какие трудности при сокращении работников испытывают сегодня предприятие.

За шесть месяцев на Лискинском ДЦС выполнение показателя по производительности труда к заданному лимиту составило 130,2%, к прошлому году — 136,4%.

При этом для повышения производительности труда Юго-Восточной дирекции управления движением в этом году предусмотрена оптимизация штата в размере 30 человек. И предусматривается дальнейшая оптимизация до 2025 года.

С 1 января по 24 июля этого года сократили 16 человек. Однако инвестиции в обновление производства — внедрение новых систем, безлюдных технологий, объектов, повышающих эффективность перевозок, — не выделялись, производство не модернизировалось.

В настоящее время оптимизация проводится с нарушением распоряжения №1882р «О порядке совмещения профессий в филиалах ОАО «РЖД», которое не предусматривает совмещение составителем поездов и дежурным по станции (кроме малодеятельных участков) обязанностей приемосдатчика груза и багажа.

Фотографирование рабочего времени показывает загрузку сотрудников более допустимой. Это создает предпосылки к упрощению в выполнении работниками требований технологического процесса, безопасности движения и охраны труда и ведет к сложностям при укомплектовании кадрами.

До 2025 года в ДЦС запланирована оптимизация 233 человек при среднесписочной численности 1419. Она предусматривает закрытие сортировочных горок на станциях Лиски, Поворино. А это приведет к непроизводительному перепробегу вагонов между сортировочными станциями и не позволит организовать сбор и развоз местных вагонов, что в итоге может привести к потере клиентов.

Поскольку на работников возлагают дополнительные обязанности, на сети возрастает число нарушений безопасности движения.

В ближайшее время на участках с малоинтенсивным движением предусмотрено внедрение проекта «Универсальный работник». Но подготовка учебными заведениями многопрофильных работников не предусмотрена, значит, молодые специалисты будут вынуждены осваивать смежные специальности (составитель, ДСП, дежурный стрелочного поста, приемосдатчик груза и багажа, осмотрщик вагонов) на практике, что неизбежно приведет к трудностям в подборе кадров и обучении.

Начальный этап процедуры сокращения численности штата — издание приказа, дата регистрации которого является датой выведения должностей из штатного расписания. К чему это ведет? Для обеспечения законных прав и интересов работников администрация должна проводить сокращение в соответствии с требованиями Трудового кодекса, то есть с соблюдением всех необходимых формальностей и сроков. Однако технически должности сотрудников упразднены и исключены из ЕК АСУТР. И в случаях, когда основной работник находится в отпуске или на больничном, поручить выполнение работы на этом участке другому сотруднику невозможно ввиду отсутствия должности в штатном расписании.

Помимо этого, как только должности выводятся из штата, с предприятия сразу же снимается фонд заработной платы. А это приводит к перерасходу фонда зарплаты до полного расчета с увольняемым работником.

СИГНАЛ
№ 37 (977) 17–23 октября 2019 года

СЕВЕР

И зарплата достойная, и отдых полноценный

Ольга ЮРЧЕНКО,
заместитель председателя Дорпрофжел на Октябрьской железной дороге по Мурманскому региону:

— В ОАО «РЖД» много сделано для мотивации персонала, индексируется заработная плата, выплачиваются поощрения за безаварийную работу, за стаж, а поскольку Мурманский регион находится за Полярным кругом, то и за работу в особо сложных метеоусловиях на открытом воздухе. Получает надбавку и молодежь до 30 лет, что важно для ее закрепления на Севере.

Значительный положительный эффект был отмечен в связи с выплатой поощрений по итогам работы, которые, все очень надеются, станут постоянными.

И все же соотношение уровня оплаты труда железнодорожников по сравнению с общероссийским пока составляет 1,26%, на Севере — 1,27. То есть он не достиг коэффициента 1,35%, установленного Долгосрочной программой развития ОАО «РЖД». И нужны меры для приведения его к целевому.

Поскольку Север сегодня мало привлекателен для жизни и работы, предлагаем рассмотреть вопрос об установлении полярной надбавки для молодежи в полном размере вне зависимости от срока проживания и работы в условиях Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. А также выплачивать надбавку в тех местностях, на которые не распространяется положение о северных надбавках, как, например, Республика Карелия.

За последние три года правовая инспекция труда профсоюза все меньше выявляет нарушений законодательства. Налицо отлаженная система взаимодействия работодателя и профсоюза, а также профилактические меры — плановые проверки штатных и внештатных инспекторов.

Но все же нарушения есть. Четверть из них связана с режимом труда и отдыха. В графики сменности регулярно вносятся изменения, о которых работникам сообщают менее, чем за месяц. Работники дежурят в свои выходные дни без учета отработанных часов, без оплаты за фактически отработанное время и за работу в период дежурств. Приходится вмешиваться председателям ППО и правовым инспекторам.

Кроме того, из-за большого количества совещаний, которые проводятся в том числе во внерабочее время, в выходные дни, у многих работников просто не остается времени на отдых. А он необходим не только для сохранения здоровья, но и для того, чтобы эффективно работать.

Поэтому мы предлагаем для соблюдения режима отдыха работников уменьшить количество совещаний.

СИТУАЦИЯ

Монтеры пути на все руки

Альберт ПРЕМИЛОВ,
председатель Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге:

— Вопрос обеспечения работников инструментом и средствами малой механизации требует постоянного внимания. Информация проверок председателей профсоюзных организаций и технических инспекторов подтверждает, что не все вопросы решены. Так, на 1 октября обеспеченность средствами малой механизации на дороге составляет 84%. В Самарской дистанции пути — 74%, а в Демской — 60%.

Мы выявили причины, влияющие на обеспечение предприятий средствами малой механизации. А именно: точка ремонта удалена от точки непосредственного использования оборудования, отсутствие оборотных средств малой механизации, отсутствие запасных частей в необходимом объеме и квалификация ремонтного персонала.

Обеспеченность ручным инструментом составляет 100%. Но при этом необходимо отметить, что при проведении проверок изымается из эксплуатации неисправный ручной инструмент. Так, с начала года изъято 1827 единиц неисправного инструмента. Существует проблема в дистанциях пути: эксплуатация деревообрабатывающих станков была исключена по причине отсутствии ставок работников, имеющих допуск к работе на станочном оборудовании. Но вопрос остается — кто будет изготавливать и ремонтировать ручной инструмент.

Выявлена еще проблема. Кто такой кузнец? Им стать можно или имея талант от бога, или огромный опыт работы в кузне. За последние 3 года сокращены 27 кузнецов. А работа продолжается, горны горячие. А кто работает? Снова монтеры пути?

Поэтому вопросы остаются.

ТЯГА

Нет даже вентиляторов

Денис ПАЛЬЧИКОВ,
машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Лиски-Узловая:

— В нашем депо не решен вопрос с оплатой сверхнормативного отдыха свыше 100% у локомотивных бригад в пунктах оборота, хотя это прописано в приказе № 44 от 09.03.2016 года. Есть судебная практика по данному вопросу и обращение к генеральному директору ОАО «РЖД» Олегу Белозерову.

Также проблемным вопросом является техническое состояние локомотивов. Парк депо Лиски-Узловая насчитывает 567 секций серии ВЛ80, при этом самый «молодой» локомотив — 1994 года выпуска, а самый «возрастной» — 1979 года. Парк устарел морально и физически.

Также необходимо отметить оснащенность и состояние систем кондиционирования. Кондиционером оборудовано 192 секции, из которых в исправном состоянии находится лишь 52,6% (101 секция). А 375 секций эксплуатируются без систем кондиционирования. Мало того, при этом вентиляторы на них при плановых видах ремонта не устанавливались с 2017 года.

РАЗВИТИЕ

ДМС идет в Крым

Василий ПОЛИЩУК,
председатель Дорпрофжел на Крымской железной дороге:

— Сформирован проект программы добровольного медицинского страхования, и в бюджет дороги на 2020 год заложены денежные средства в размере 70 млн. руб. на ее реализацию. Из расчета 11 тыс. руб. на работника. Так что после апрельского Пленума ЦК РОСПРОФЖЕЛ вопрос по обеспечению работников Крымской железной дороги медицинской помощью на основе договоров добровольного медицинского страхования сдвинулся с «мертвой» точки.

А в комиссию по коллективно-договорной работе направлено предложение о внесении в коллективный договор на 2020 год нового пункта — об обеспечении работников дополнительной медицинской помощью в соответствии с договорами ДМС.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

Все должно быть конкретно

Фаина АХМЕТШИНА,
механик Нижнетагильской дистанции электроснабжения, заместитель председателя ППО:

— Коллективный договор ОАО «РЖД» — один из лучших по содержанию среди тех, что заключены в крупных компаниях страны. Мы ждем, что и в новом колдоговоре будут сохранены действующие гарантии и льготы: корпоративная пенсионная система, поощрение при выходе на пенсию, бесплатный проезд, охрана труда, молодежная политика, оздоровление работников и поддержка ветеранов, детский отдых. Надеемся, что появится новый раздел по условиям труда и отдыха женщин, будут созданы условия для деятельности и мотивации общественных инспекторов по безопасности движения поездов, конкретизированы льготы и меры поощрения для уполномоченных по охране труда.

Хотелось бы, чтобы были закреплены сроки проведения индексации зарплаты и выплата вознаграждения за хорошие результаты работы за год.

Выскажу свое мнение по поводу предлагаемого введения четырехдневной рабочей недели. Это, на мой взгляд, возможно для работников творческих профессий, для тех, кто не востребован на рабочем месте в течение всего дня. Для нас такое нововведение не целесообразно.

СПОРТ

Нужны инструкторы

Маргарита КОРОЛЕВА,
заместитель председателя Дорпрофжел на Северо-Кавказской железной дороге:

— На сети развивается физическая культура и спорт. Спортсмены-железнодорожники, добившиеся наилучших результатов, участвуют в состязаниях международного уровня, корпоративных соревнованиях.

Профсоюзные организации нашей дороги провели более 80 соревнований по различным видам спорта. Но если мы хотим пропагандировать здоровый образ жизни, увеличивать на железнодорожных узлах, предприятиях количество физически подготовленных железнодорожников, регулярно занимающихся спортом, — нужны ресурсы. Средств, выделяемых сейчас по коллективному договору, не хватает.

На нашей дороге создано 22 физкультурно-спортивных клуба на крупных железнодорожных узлах. В основном они базируются на существующих спортивных объектах или в ранее оборудованных помещениях предприятий. Но пока нам не понятно: кто будет содержать, финансировать, оснащать их инвентарем? Кто будет в подразделениях работать с желающими заниматься спортом?

Только на общественных началах мы это не вытянем. Да, многие освобожденные от основной работы председатели первичных профсоюзных организаций сами активно занимаются спортом и готовы работать в этом направлении.

Но их у нас не так много, и становится все меньше. К тому же у них есть и другие уставные обязанности. А инструкторов по спорту в обособленных подразделениях РФСО «Локомотив» не достаточно для массовой работы.

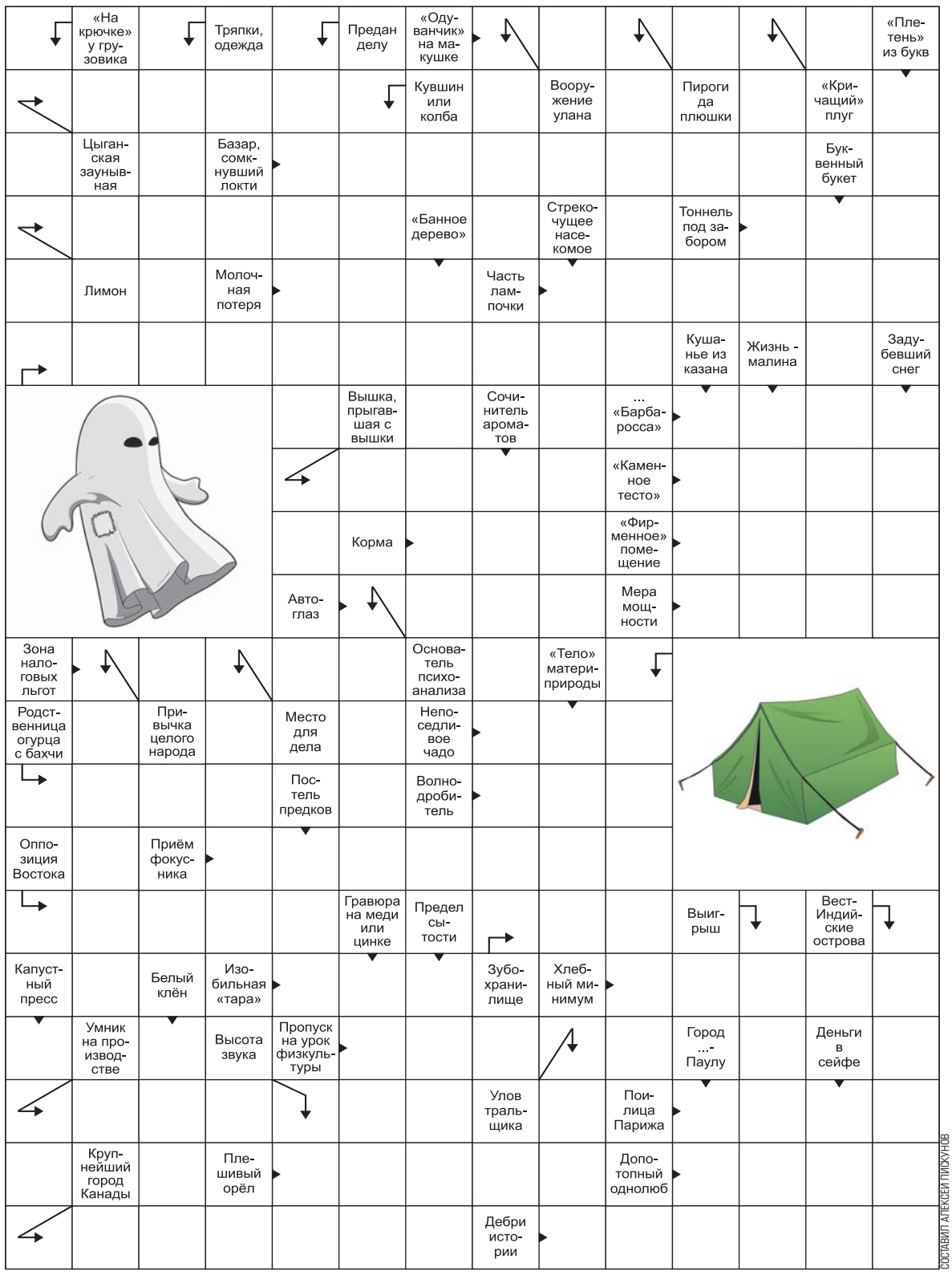
СПАРТАКИАДА

Здоровые старты

Более 60 работников Хабаровского центра организации работы железнодорожных станций стали участниками спартакиады.

«На стадионе «Локомотив» собрались работники со всего участка — от Архары до Бикина, с Волочаевской и Тырминской веток. Впервые проводим соревнования среди женщин по стрельбе из пневматической винтовки», — рассказала председатель ППО Центра Залина Сулименко.

Впрочем, женщины еще участвовали в забеге на 100 и 400 м, метали гранату, играли в шашки, на время держали планку, а мужчины боролись за победу в мини-футболе и в гиревом спорте. А вот в дартсе участвовали все желающие. Смешанными получились и некоторые команды по стритболу: девушки умело вели баскетбольный мяч к кольцу и передавали пас товарищам по команде.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 36

По горизонтали: Ремешок. Пеле. Жанрист. Сони. Скот. Правка. Тюссо. Идея. Укос. Сделка. Ситро. Аспид. Элита. Жюри. Суши. Наряд. Гиена. Коми. Самбо. Сейф. Кол. Алла. Ролики. Урон. Арфа. Аура. Зонт. Шмат. Иран. Нюша. Иена. Оборот. Век. Атос. Няня.

По вертикали: Революция. Режиссура. Манто. Шкив. Кот. Кокос. Тиски. Пест. Ряд. Вилли. Агата. Плуто. Джигит. Эрнесто. Лиана. Туя. Рамки. Джоли. Бокс. Ефремов. Фанатик. Ларина. Арарат. Разнос. Леннон. Тюря. Катя. Шон.

ИСТОРИЯ

Железнодорожный конфликт

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

История — дама ехидная. Она знает немало примеров того, когда вроде бы непримиримые противники, вдоволь намахавшись кулаками, впоследствии становились лучшими друзьями, блюдя при этом, естественно, каждый свои интересы на государственном уровне. Сюда же, безусловно, относится и конфликт на Китайской Восточной железной дороге (КВЖД), которому в этом году исполнилось ровно 90 лет.

История КВЖД тесно связана с сооружением Транссибирской магистрали. Изначально рассматривались два варианта прокладки дороги из Забайкалья на восток. По первому варианту магистраль должна была пройти вдоль берега Амура и русско-китайской границы до Хабаровска, по второму — через Маньчжурию напрямик к Тихому океану. В итоге решили совместить оба варианта, тем более что к 1895 году Китай установил с Россией формально дружеские отношения.

22 мая 1896-го было подписано соглашение о строительстве в Маньчжурии железной дороги, а в Петербурге образовано «Общество Восточно-Китайской железной дороги». Главным пунктом развертывания работ на КВЖД стал Харбин, который ей и обязан своим рождением. На полную мощность новая магистраль заработала в 1903 году. По тогдашним соглашениям России принадлежала зона отчуждения, в которой в основном и жил обслуживающий персонал.

Первые потери КВЖД понесла в 1905 году, когда Япония «отжала» ветку к Порт-Артуру и Дальнему. А через 12 лет разразилась Октябрьская революция. Поначалу она не сильно повлияла на дорожные дела. Авторитет России в Китае был так велик, что местные власти до сентября 1920 года признавали права дореволюционной русской железнодорожной администрации в «полосе отчуждения».

Двоевластие на КВЖД сохранялось еще достаточно долго. Однако в июле 1929 года начался конфликт между губернатором Маньчжурии Чжан Сюэ-ляном и советской администрацией Китайско-Восточной железной дороги, перешедший к осени в полномасштабные боевые действия между Красной Армией и китайскими милитаристами. Тогда улицы многих городов и сел нашей страны были увешаны плакатами: «Руки прочь от КВЖД!» А ведь за 10 лет до этого Советская Россия практически официально отказалась от КВЖД как от «позорного пережитка русского колониализма».

Конфликт с китайцами стал для нашей армии первым настоящим боевым столкновением после Гражданской войны. Как раз завершалась военная реформа Михаила Фрунзе, которая ввела территориально-милиционную систему в РККА. К 1928 году количество некадровых частей в армии составило 58%. Это было время Первой пятилетки. Страна прощалась с аграрным прошлым и спешно начинала индустриализацию. Можно, наверное, сказать, что с китайцами мы вышли воевать с революционным энтузиазмом, усиленным опытом Гражданской войны и первыми образцами советской военной техники. Тем не менее, Особая Краснознаменная Дальневосточная армия под командованием Василия Блюхера форсировала реки Аргунь, Амур и Уссури, разбила войска Чжан Сюэ-ляна и взяла под контроль КВЖД.

В декабре 1929 года китайцы подписали в Хабаровске протокол о восстановлении советских прав на КВЖД и нормализации положения на границе СССР и Китая. За успешное руководство боевыми действиями Блюхер стал первым кавалером ордена Красной Звезды.

Второй этап присутствия России на КВЖД продолжался немногим более 10 лет — в 1931 году Маньчжурия была захвачена японцами, создавшими на ее территории марионеточное государство Маньчжоу-Го во главе с Пу И, сыном последнего китайского императора. В 1934-ом японцы потребовали от СССР продать им дорогу. Наши предпочли не обострять и уступили — за символическую сумму в 150 млн иен. В конце марта 1935 года началась эвакуация 24 тыс. советских железнодорожников на Родину. Она продолжалась до 28 июня — всего в Союз ушли 104 эшелона.

В сентябре 1945 года Япония была разбита в Маньчжурии Красной Армией. Рухнуло, соответственно, и Маньчжоу-Го. Россия вернула себе все дореволюционные владения в Маньчжурии. Однако вскоре, в феврале 1950-го, Сталин сделал Мао Цзэдуну подарок — КВЖД, «во имя вечной дружбы советского и китайского народов». Окончательно она перешла в руки китайцев в 1952-1953 годах. Закончился третий и последний этап русского владения КВЖД. А год спустя, в 1954-м, Хрущев подарил Китаю Порт-Артур и Дальний, выведя оттуда наши войска.

УВЛЕЧЕНИЯ

История как точная наука

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Когда начались проработки проекта строительства новой железнодорожной линии до города Норильска, которая свяжет Восточную Сибирь с Ямало-Ненецким автономным округом, понадобились исторические сведения о строившейся, но не достроенной транспольярной магистрали Салехард — Надым — Игарка. Проектировщикам их предоставил старший научный сотрудник Института экономики и развития транспорта Ярослав Чибряков.

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

Путешествуя, Ярослав проехал часть пути на дрезине, которая возит рабочих на торфяные поля Мещерского торфодобывающего предприятия

Со своими единомышленниками Ярослав немало поездил по дорогам необщего пользования. Он много лет увлекается их историей и ролью в российской промышленности и культуре. «Эти дороги сейчас несправедливо называют второстепенными, — рассуждает Ярослав, — а ведь их значение в развитии железнодорожного транспорта, да и вообще всей страны трудно переоценить».

Сегодня это уходящая натура. К концу шестидесятых годов XX века в СССР было порядка 100 тыс. км только узкоколейных линий, в основном лесовозных и торфовозных. «Сейчас их уже меньше двух тысяч километров. В пятьдесят раз меньше, — рассказывает Ярослав. — Та же история с другими ведомственными дорогами. Наша задача — прикоснуться к этой уходящей действительности, успеть сфотографировать то, что пока осталось, снять на видео, записать собранные сведения, чтобы сохранить все это для тех, кто придет после нас».

Недавно Ярослав с товарищами проехал на дрезине по проходящей на территории Вологодской и Костромской областей малодеятельной Монзенской железнодорожной линии — одной из крупнейших в России дорог необщего пользования со стандартной колеей (1520 мм).

«Эта малая дорога не так уж и мала, — шутит он. — В обе стороны, с учетом заезда в старинный русский город Солигалич, мы проехали по ней 440 км на мотовозе выпуска 1970-х годов. Кстати, мотовозы там работают аналогичные тем, что возят путейцев в Московском метро».

Бывал Ярослав и там, где когда-то пролегали стальные магистрали, а теперь остались одни воспоминания. Но это тоже важная часть истории. Например, много интересного связано с Мальцовской железной дорогой, проложенной известным предпринимателем Сергеем Мальцовым.

«Благодаря этой узкоколейке, — рассказывает Ярослав, — стала возможной работа десятков заводов, на которых, по архивным данным, в XIX веке трудились более 100 тыс. человек — жителей Орловской и Калужской губерний. У нее, кстати, была необычная колея — 914 мм, какая встречалась только в зарубежной Европе».

Документы, касающиеся этой магистрали, подписывали в разные годы император Николай Второй, Сергей Витте, Владимир Ленин, Вениамин Свердлов. По мнению Ярослава, этот факт свидетельствует о большой роли, что в те годы играла эта дорога.

Во время Гражданской войны она перешла в ведомство Народного комиссариата путей сообщения, в период НЭПа — Государственному тресту «Мальцовские заводы». А когда в тех краях появились автодороги и железные дороги широкой колеи, надобность в ней отпала. Мальцовскую узкоколейку стали потихоньку разбирать. По времени окончание этого процесса совпало с освоением целины. И рельсы, отлитые в семидесятых годах XIX века на мальцовских заводах, отправляли в Северный Казахстан на строительство узкоколейных железных дорог. Так что они прослужили сначала в европейской России, а потом за Уралом, в Казахстане. Впрочем, сейчас и там все узкоколейки разобрали.

О дорогах необщего пользования Ярослав знает очень много. Им опубликовано немало научных статей, посвященных малодеятельным линиям, куда вошли и материалы, собранные во время полевых исследований — так Чибряков называет свои путешествия по малодеятельным дорогам России. Многие из них вошли в диссертацию «Развитие картографического метода для исследований железнодорожной сети России». Диссертационный совет особенно отметил тот факт, что автор научной работы опирается не только на архивные данные и на уже опубликованные материалы, но и на сведения, полученные лично во время исследований.

Все же история, хотя и причислена к наукам гуманитарным, наука точная, тем более когда речь идет об истории железных дорог.

ФЕСТИВАЛЬ

Звездочки станут звездами

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Фестиваль «Звездочки Дирекции инфраструктуры» прошел в Нижнем Новгороде.

Главные герои фестиваля — дети работников Горьковской дирекции инфраструктуры. «Фестиваль стал «изюминкой» в работе недавно созданной ППО Горьковской дирекции инфраструктуры и Нижегородского регионального центра диагностики и мониторинга, — говорит председатель Дорпрофжел на ГЖД Дмитрий Мололкин. — Он отлично сплотил коллектив. Выбрано и удачное название. Все дети действительно являются звездочками, которые в будущем могут стать настоящими звездами».

Среди выступавших на фестивале были и те мальчики и девчонки, которые делают первые шаги на сцене, и те, для кого появление перед публикой уже привычное дело. К примеру, эстрадный вокалист Кирилл Быстров в свои одиннадцать лет — победитель международных и всероссийских конкурсов. А самому маленькому участнику — Глебу Никитину, который покорил зал стихотворением, только три года.

Десятилетняя гимнастка Алина Колдаева показывала такие цирковые номера, которые под силу взрослым профессионалам. Целеустремленная и разносторонняя девочка четвертый год занимается в цирковой студии.

«Если в прошлом году Алина представила на фестиваль в номинации «Умелые ручки» свои рисунки и изделия из бисера, то в этом решила показать гимнастические трюки», — рассказывает ее мама Светлана Колдаева, диспетчер пути Центра управления содержанием инфраструктуры. Кстати, пятилетняя Эмилия так вдохновилась примером своей сестры, что намерена выйти на сцену в следующем году.

> **Выход на сцену — признак настоящей «звездочки»**

Все номера были яркими и запоминающимися. «Мы решили наградить всех участников, — говорит организатор фестиваля — председатель ППО Горьковской дирекции инфраструктуры и РЦДМ Анатолий Баринов. — Ведь выступали дети разных возрастов и уровня подготовленности. К тому же любое сравнение может травмировать детей. Да и выход на сцену, вопреки страхам и сомнениям, уже является признаком настоящей «звездочки».

И такое решение, судя по аплодисментам во время награждения юных артистов, оказалось верным. Каждая «звездочка» получила диплом, сладкий подарок и сертификат в магазин «Детский мир».

ФУТБОЛ

Кубок отправился под землю

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Команда Самарского метрополитена завоевала звание чемпиона первого регионального турнира транспортной отрасли по мини-футболу.

Спортивное мероприятие было организовано Министерством транспорта и автомобильных дорог Самарской области при поддержке Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге, АО «Международный аэропорт «Курумоч».

Играли на школьном стадионе в поселке Береза, расположенном около аэропорта. Помимо сборной подземки за чемпионский титул боролись автомобилисты и речники, железнодорожники и авиаторы — всего шесть команд.

В первой игре метрополитеновцы уступили коллегам с Куйбышевской железной дороги, но затем разгромили остальных соперников и снова вышли на деповчан. Игра выдалась жаркой и закончилась со счетом 0:0. Исход финальной встречи решила серия пенальти.

Серебро турнира досталось команде эксплуатационного локомотивного депо Самара-Пассажирская, третью ступень почетного пьедестала заняла команда ООО «СамараАвтоГаз».

«В меру возможностей стараемся поддержать своих футболистов: экипировали формой, недавно арендовали крытую футбольную площадку. Костяк команды составляют 10-12 работников, которые тренируются постоянно», — рассказал председатель профсоюзной организации метрополитена Игорь Сидякин.

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: О. ПРЯМИЦЫНА
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 PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd
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 125888 экз.
Номер подписан: 15.10.2019 г. Заказ