Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 44 (1028)
10–16 ДЕКАБРЯ
2020 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ИНИЦИАТИВА

Закон для молодых

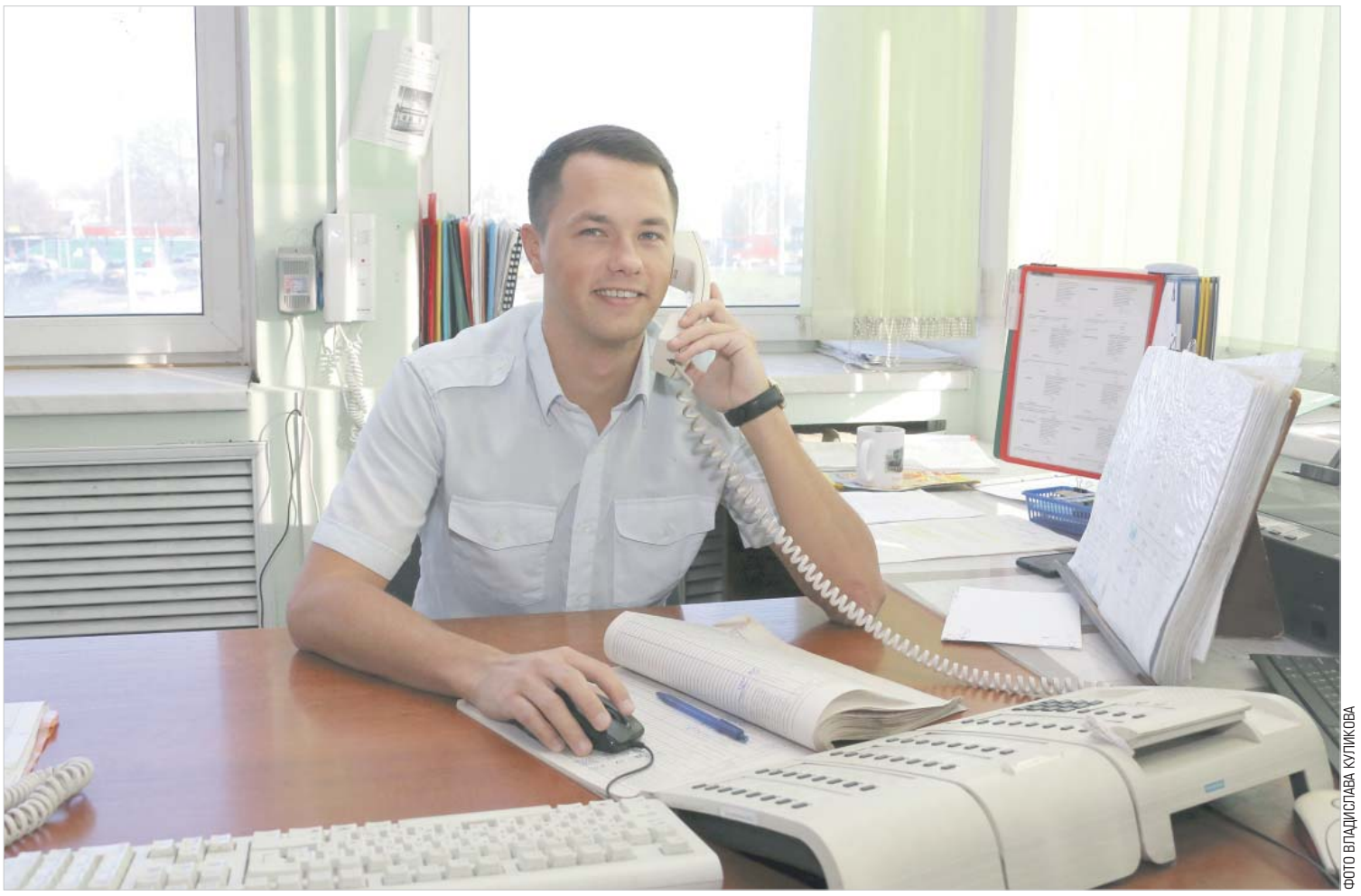


ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Новый законопроект продлит молодость до 35 лет

Государственная Дума РФ готовится в декабре рассмотреть во втором чтении законопроект «О молодежной политике в Российской Федерации». В РОСПРОФЖЕЛ поддержке молодых работников традиционно уделяется большое внимание.

Молодежь, как следует из многочисленных исследований ученых-социологов, — особая социальная группа. В силу своих возрастных характеристик она, с одной стороны, является двигателем общественного развития, с другой — требует особого внимания из-за своей уязвимости.

Поэтому молодежную политику выделяют в отдельное направление государственной деятельности. Однако сейчас в России одной из основных ее проблем является отсутствие на федеральном уровне закона, который устанавливал бы ее основные цели, принципы, формы и инструменты реализации.

Как указано в пояснительной записке к законопроекту, правоотношения в области молодежной политики в настоящее время определяются Постановлением Верховного Совета РФ от 3 июня 1993 года «Об основных направлениях государственной молодежной политики в Российской Федерации» и подзаконными нормативными актами.

В большинстве субъектов РФ приняты свои законы о молодежной политике. Однако в них нет единого подхода, что приводит к трудностям в работе структур, так или иначе имеющих отношение к ее реализации.

Разговоры о необходимости принятия единого «молодежного» закона идут не первый год. Законопроект несколько раз был представлен на рассмотрение Государственной Думы и отклонен. В июле этого года, после принятия поправок в Конституцию, в соответствии с которыми в ст. 72 указано, что общие вопросы молодежной политики находятся в ведении регионов и федерального центра, документ снова был внесен на рассмотрение.

«Отсутствие закона — большое упущение, которое давно нужно было исправить, — говорит председатель Молодежного совета при ЦК РОСПРОФЖЕЛ Андрей Максименко. — Сам факт того, что будет отдельный закон о молодежной политике, показывает, как государство относится к этой возрастной категории граждан».

Новый закон, если он будет принят, установит на федеральном уровне понятия «молодежь», «молодая семья», «молодежная политика». Определит цели, направления и принципы ее реализации, полномочия органов власти различных уровней.

Однако, констатирует заместитель председателя ФНПР Александр Шершуков, в законопроекте отсутствуют такие важные термины, как «молодой работник», «молодой специалист», «молодой ученый».

«Если они не будут закреплены в федеральном законе, гипотетически возможно, что льготы молодым работникам перестанут предоставлять, ссылаясь на то, что такая категория работников в федеральном законе о молодежной политике даже не упоминается, — поясняет он. — И молодые работники могут лишиться льгот, что неправильно».

Еще одно нововведение — закон раздвинет возрастные рамки. Молодежью будут считаться граждане от 14 до 35 лет, а не до 30, как ранее, а значит, еще больше россиян смогут воспользоваться льготами и программами для молодых. Кстати, в профсоюзе железнодорожников молодежью считаются именно работники до 35 лет, это закреплено в Концепции молодежной политики РОСПРОФЖЕЛ.

ЦИФРА

388 531 ЧЕЛОВЕК В ВОЗРАСТЕ ДО 35 ЛЕТ ЯВЛЯЮТСЯ ЧЛЕНАМИ РОСПРОФЖЕЛ.

«Одной из главных целей этого документа — защита социально-экономических прав работающей и учащейся молодежи, — продолжает Андрей Максименко. — По сути, этот документ является гарантом того, что профсоюз смотрит на молодежь, заинтересован в ней и молодым везде дорога».

Принятие нового закона, полагает Андрей Максименко, на государственном уровне подтвердит важность проводимой в этом направлении работы.

Материал подготовили Ольга ПРЯМИЦЫНА, Ирина ПАВЛОВА, корр. «Сигнала»

ХОДИМ, БЕГАЕМ И КАТИМ СТР. 2

ЦИКЛОН В ПРИМОРЬЕ СТР. 3

ПРОБЛЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ СТР. 6

ПОЕЗДА МИЛОСЕРДИЯ СТР. 7

НОВОСТИ

О ПРОБЛЕМАХ МЕДИЦИНЫ

Заместители председателя РОСПРОФЖЕЛ Наталия Бурова и Сергей Тюменев провели онлайн-совещание с председателями ППО частных учреждений здравоохранения «РЖД-Медицина».

Участники совещания обсудили вопросы, связанные с дополнительными выплатами, полагающимися медикам, работающим в поликлиниках и больницах, перепрофилированных под лечение COVID-19. Председатели первичек рассказали о том, как выполняются коллективные договоры.

Были подняты и другие вопросы: летний отдых работников учреждений здравоохранения, реабилитация медиков, переболевших COVID-19, необходимость выплат стимулирующего характера немедицинскому персоналу учреждений здравоохранения.

О ПРОФСОЮЗЕ ДЕТЯМ

Состоялась еще одна лекция для школьников на онлайн-платформе «Тин-клуб Страны железных дорог».

В этот раз она была посвящена истории профсоюза железнодорожников и тем программам, которые РОСПРОФЖЕЛ реализует для детей. Слушателем лекториума может стать любой школьник, интересующийся железнодорожным транспортом. Для этого достаточно зарегистрироваться на онлайн-платформе «Тин-клуб Страны железных дорог».

В очередной сессии с ребятами пообщался заместитель председателя профсоюза Алексей Налетов.

Следующий номер газеты «Сигнал» выйдет 14 января

АКТИВНОСТЬ

Ходим, бегаем и катим

В тех регионах, где уже выпал снег, железнодорожники могут соревноваться в ходьбе на лыжах

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Продолжается регистрация на участие в масштабном онлайн-соревновании для железнодорожников «Loko Cup Online». Подать заявку можно до 20 декабря.

Организаторами марафона выступили РФСО «Локомотив» и РОСПРОФЖЕЛ при поддержке ОАО «РЖД» и АО НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

«Проведение отраслевых спортивных мероприятий сейчас приостановлено, многие сотрудники компании работают из дома и меньше двигаются, — говорит директор по маркетингу и коммуникациям РФСО «Локомотив» Надежда Сорокина. — Наше очередное онлайн-соревнование поможет железнодорожникам даже в удаленном режиме повысить свою физическую активность, приобщит к регулярным тренировкам и даст необходимую спортивную мотивацию, ведь здесь можно будет бороться как за личные, так и за командные призовые места».

Чтобы привлечь больше участников, количество дисциплин увеличено. Программа включает в себя не только бег, но и шаговую активность, и ходьбу на лыжах.

Каждый зарегистрировавшийся сможет выбрать, какие тренировки фиксировать: лишь в одной из представленных дисциплин, либо сочетать лыжные тренировки с беговыми. С другими видами нельзя будет совмещать только шаговую активность.

Тренироваться можно в любом удобном месте в любое удобное время. За это участники будут зарабатывать баллы как в личный, так и в командный зачет своей дороги, дирекции или предприятия.

Чтобы тренировка была засчитана, в сутки необходимо делать не менее 8 тыс. шагов, пробегать и проезжать на лыжах как минимум 1 км за каждую тренировку. Минимальный беговой темп при этом должен составлять не менее 7,5 мин/км, а минимальный лыжный — 6 мин/км.

Загружать данные своих тренировок участники могут с самого первого дня после регистрации. Для этого необходимо скачать на сайте соревнования приложение LokoSport, через которое и будет вестись прием результатов.

Фиксировать свои тренировки нужно с помощью хорошо знакомого многим бесплатного приложения STRAVA (доступно на Google Play Market и App Store).

Участвовать в соревновании могут только спортсмены-любители — работники ОАО «РЖД», АО НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» и члены РОСПРОФЖЕЛ не моложе 18 лет. Каждый зарегистрировавшийся и загрузивший данные как минимум одной тренировки получит памятную медаль. Спортсмены, занявшие 1–3-е места в представленных дисциплинах и номинациях, будут награждены почетными грамотами и кубками.

Прием спортивных результатов продлится до 25 декабря. Общие итоги «Loko Cup Online» будут подведены и опубликованы до 30 декабря.

ПОДДЕРЖКА

Чай с витаминами

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Двухмесячный запас витаминов и кулер в комнату отдыха передали представители Пермского филиала Дорпрофжел на СвЖД работникам специального ковидного отделения ЧУЗ «Клиническая больница «РЖД-медицина» г. Пермь».

В ковидном отделении больницы работает 23 врача, 38 медсестер и 27 санитарок, всего 88 сотрудников. Первичная профсоюзная организация больницы обратилась в Пермский филиал дорожной профсоюзной организации с просьбой об улучшении санитарно-бытовых условий в комнате отдыха, чтобы в перерыве медики могли попить чаю и отдохнуть.

«Они просили установить в комнате отдыха кулер, что мы и сделали. А чтобы чай был вкуснее, а сила духа крепче, добавили в «передачу» шоколад. Это не помощь, а поддержка с благодарностью», — констатировал руководитель филиала Олег Кузнецов.

Первая акция поддержки медиков была проведена 1 мая, тогда они находились в обсервации, и профсоюз поддержал их продуктовыми наборами.

ФОТО АВТОРА

Сладкие наборы медикам с благодарностью

СОЦПАРТНЕРСТВО

Успехи пятилетки

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

В Челябинске прошла XXXII отчетно-выборная профсоюзная конференция Дорпрофжел на Южно-Уральской дороге. Председателем на новый срок избран Андрей Бабинцев.

Он выступил с докладом о работе дорожной организации РОСПРОФЖЕЛ на Южно-Уральской дороге за прошедшие пять лет. Председатель отметил, что Дорпрофжел объединяет 182 первичных профсоюзных организации с общей численностью почти 70 тыс. членов профсоюза. Уровень профсоюзного членства составляет 97,45%, что значительно выше, чем по сети в целом.

Определенных успехов дорожной организации профсоюза удалось достигнуть в решении вопросов улучшения условий труда и производственного быта. По инициативе Дорпрофжел на дороге разработана и реализуется программа ремонта санитарно-бытовых помещений. Улучшаются условия проживания работников путевого комплекса.

На всех регионах дороги профсоюзом было инициировано проведение внеплановой специальной оценки на рабочих местах операторов дефектоскопных тележек дистанций пути, по результатам которой в большинстве из них установлен «вредный» класс.

> **На хорошем уровне реализуются программы по пропаганде здорового образа жизни, организации отдыха и оздоровления железнодорожников, членов их семей, детей.**

На 55% снижен общий производственный травматизм. В то же время уровень травматизма со смертельным исходом свести к нулю не удалось, за прошедший период на производстве погиб один работник.

За отчетный период при участии правовых инспекторов труда работникам возвращено более 98 млн руб. Для реализации риск-ориентированного подхода к планированию и проведению мероприятий по профилактике нарушений трудового законодательства проводится ежегодный конкурс «Железная галоша» среди структурных подразделений полигона дороги.

На хорошем уровне реализуются программы по пропаганде здорового образа жизни, организации отдыха и оздоровления железнодорожников, членов их семей, детей. Сохраняются и поддерживаются традиции в спорте и культуре.

Участники конференции также обсудили вопросы совершенствования организационной структуры, мотивации труда и заработной платы, работы с молодежью, внесли свои предложения и обозначили основные вопросы, требующие решения.

УСЛОВИЯ ТРУДА

Кухня в поле

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрасЖД
КРАСНОЯРСК

Профком Боготольской дистанции пути организовал горячее питание для работников.

Уже традицией стала организация горячего питания с помощью полевой кухни для работников Боготольской дистанции пути на «окнах».

Вот и на очередную смену председатель ППО Евгений Устинов привез полевую кухню на перегон Каштан-Итат, где трудились на восьмичасовом «окне» по смене плетей около ста боготольских путейцев. В меню, как положено, полноценный рацион: первое, второе и компот. По словам профсоюзного лидера, все остались довольны и выражали благодарность за вкусный, свежий и горячий обед.

«Потом мы проехали по перегону и помогли еще своим соседям — работникам ПЧ ИССО в семи километрах восточнее», — рассказывает Евгений Устинов.

Несколько лет назад у профсоюзного лидера боготольских путейцев появилась возможность недорого купить передвижную военно-полевую кухню. Руководство предприятия и Дорпрофжел поддержали председателя. И теперь у Красноярской железной дороги есть своя походная печка, базирующаяся в Боготоле. Она не только помогает в организации горячего питания, но участвует в различных мероприятиях дистанции и дороги, в том числе посвященных Дню Победы, в дорожных военно-патриотических играх «Зарница».

ФОТО АВТОРА

Военно-полевая кухня — хорошее решение, если работа идет на открытом воздухе

СТИХИЯ

Циклон в Приморье

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА
ВЛАДИВОСТОК

Экстремальные погодные условия в Приморье мобилизовали силы железнодорожников. В крае активно шли работы по восстановлению разрушений, вызванных ледяным дождем и снегом в ноябре. Участие в них приняли и работники стальных магистралей.

ФОТО АВТОРА

Ледяной дождь вмешался и в работу железной дороги

«Перед предстоящей стихией мы организовали дежурства, но никто не думал, что непогода затянется. Из-за обледенения создавалась электрическая дуга между пантографами электровозов и контактным проводом. В итоге происходили ложная занятость рельсовых цепей, перекрытие светофоров. Мы вынуждены были отправлять людей на «место происшествия», — говорит и.о. начальника Владивостокской дистанции автоматизации, сигнализации и блокировки Роман Моляренко. — А вскоре из-за налипания льда, снега, ветра начались массовые отключения электроэнергии. Чтобы помочь движенцам и энергетикам, мы запитали свои дизель-генераторы и до подачи электроэнергии контролировали их работу. Несмотря на непогоду, гололед, наши водители доставляли бесперебойно топливо для генераторов».

621 работник Владивостокской дистанции пути и смежных предприятий занимался очисткой ото льда стрелочных переводов на участке от Владивостока до Раздольного.

«Условия были экстремальные. Шел дождь со снегом. От Владивостока до Угольной полностью отключилось электричество. В табельные и пункты обогрева были доставлены дизель-генераторы. Железнодорожники работали по 12 часов без перерывов, — рассказывает и.о. главного инженера Владивостокской дистанции пути Константин Рогов. — Так как это не привычная снегоборьба, а борьба с последствиями ледяного шторма, это исключило возможность использования техники. Наледь можно убрать только силой. Все было сделано вручную».

Из-за отключения электричества вручную осуществлялось движение автотранспорта через железнодорожные переезды. Круглосуточное дежурство было организовано на шести переездах в черте города.

На расчистку вышли и работники станций — и те, кто заступил на смену, кто только что сменился, кто был на отдыхе. Расчистили служебные проходы, дороги для пассажиров.

Следующее утро после ледяного дождя Владивосток встретил пробками. Движение автотранспорта было затруднено из-за обвалов деревьев и обрывов проводов. Вместе со всеми приморцами на работу спешили и железнодорожники. Где движение было отменено, предоставлялся служебный транспорт.

Район Владивостока Мыс Чуркина, в котором проживают почти 60 тыс. жителей, больше других пострадал от непогоды. Упавшие вышки ЛЭП обесточили его на шесть дней.

«В этом районе проживает много наших работников. Жители не имели возможности нормально отдохнуть после работы, приготовить еду. Использовали газовые плитки. Цены на газовые баллоны подскочили в несколько раз. Вместе с профсоюзом мы собирали информацию, кто из наших работников оказался в непростой ситуации — без света и воды, без нормальных условий», — рассказал заместитель начальника Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций по кадрам Андрей Ефремов.

По словам председателя ППО Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций Светланы Переверзевой, в настоящий момент идет сбор заявлений на матпомощь от пострадавших.

«На сегодняшний день поступило 47 заявлений, часть обращений идет еще по почте. Из них 37 человек уже получили денежную компенсацию, — отмечает она. — Семьям, особенно, где есть маленькие дети, приходилось покупать газовые печи, а их стоимость составляла 3,5 тыс. руб., баллоны, воду в больших количествах. И конечно, профсоюз должен был, я уверена, подставить плечо в сложной ситуации».

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Даешь комфорт

ВЯЧЕСЛАВ КУЛИСТИКОВ,
технический инспектор труда профсоюза РОП-3, Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

На Московско-Смоленском регионе МЖД в середине лета остро стоял вопрос повышения оплаты за проживание работников в хостелах. В связи с этим увеличилось количество жалоб и обращений от членов профсоюза.

О результатах проверки хостелов техинспекцией профсоюза и председателями первичек «Сигнал» писал в № 34 — была сформирована заявка на ремонт помещений и укомплектование их техникой и мебелью. Сейчас уже можно подвести первые итоги.

«Совместно с представителями Дорпрофжел был детально рассмотрен план реконструкции 13 хостелов, — рассказывает заместитель начальника Калужской дистанции гражданских сооружений по эксплуатации Сергей Аверьянов. — Из-за необходимости увеличения и установки дополнительных санузлов и душевых кабин, оснащения комнат отдыха телевизорами, создания комфортных условий для приготовления пищи, оборудования стандартных сушильных помещений в план капитального ремонта включена перепланировка».

В соответствии с данной программой серьезные изменения ожидают хостелы на станциях Апрелевка, Москва-Сортировочная-Киевская, Москва-Пассажирская-Киевская, Бекасово-Сортировочное, Внуково, Селятино и Очаково.

Введен в эксплуатацию хостел по станции Бекасово-Сортировочное «Дом отдыха локомотивных бригад». Там могут разместиться 102 работника. Каждый блок для проживания оборудован отдельным санузлом, имеются просторные кухни, на всех этажах предусмотрены помещения для сушки. Также по совместному решению Московско-Смоленского РОП и Калужской дистанции гражданских сооружений будет разработана программа по оснащению хостелов в 2021 году Wi-Fi.

По требованию профсоюза в хостелах на станциях Очаково, Москва-Пассажирская-Киевская заменены пять водонагревателей, дополнительно установлено шесть электроплит, отремонтирован санузел. В хостел «Москва-Сортировочная-Киевская» подготовлены для установки дополнительные душевые кабинки.

Решен вопрос по ремонту помещения на станции Акулово, где проживают работники Бекасовской дистанции пути.

«Мы заменили напольное покрытие, установили новую душевую кабину, сделали косметический ремонт помещений, — рассказывает начальник Московско-Савеловской дистанции гражданских сооружений Олег Закваскин. — В хостеле на станции Одинцово, где проживают работники Московско-Смоленской дистанции электроснабжения, отремонтированы крыша, комнаты проживания и кухня, заменено оборудование в санузлах, уложено новое плиточное покрытие. Закончен ремонт хостела на станции Рабочий поселок, в планах до конца года ремонт еще двух объектов. Поддержание в технически исправном состоянии хостелов является приоритетным направлением в работе нашей дистанции. Главное, чтобы проживающие и сами поддерживали порядок и соблюдали чистоту».

Вопрос по улучшению условий проживания работников в хостелах находится на строгом контроле технической инспекции труда профсоюза Московско-Смоленского региона.

ФОТО АВТОРА

Проживать в хостелах стало комфортнее

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

Долгожданное тепло

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Железнодорожники на участке Кандры — Бугульма Куйбышевской магистрали получили возможность отправляться к местам работ и на медосмотры комфортным рабочим поездом. Он пришел на смену ветхому вагону. Долгожданному событию помогли состояться технический инспектор труда в Волго-Камском филиале Дорпрофжел и публикация в «Сигнале».

Обновленный рабочий поезд вышел на маршрут, воодушевив работников сразу двух регионов дороги — Волго-Камского и Башкирского. Однако оставался неурегулированным вопрос отстоя вагона, особенно в зимний период. Чтобы вагон был прогретым утром, ему целесообразно «ночевать» в Кандрах, но поезд отправлялся на отстой в Туймазы — так было заложено в регламенте.

Чтобы решить проблему, потребовались обоснования, аргументы, анализ. Собрать все это в одну цепочку взялся Волго-Камский филиал Дорпрофжел. Вскоре по этому вопросу было налажено взаимодействие между руководствами Волго-Камского региона дороги и Башкирского, в чьем ведении находятся станции Кандры и Туймазы.

К радости для работников, положительный результат не заставил себя ждать долго. Причастные хозяйственные руководители ситуацию изучили, установив, что возможность для ночного отстоя рабочего поезда в Кандрах есть. Оставалось произвести расчет норм закрепления на путях для данного типа вагона и направить в адрес Бугульминской дистанции инфраструктуры телеграмму о необходимости укладки в междупутье платформы для высадки пассажиров рабочего поезда. Что и было сделано.

СИГНАЛ
№ 44 (1028) 10–16 декабря 2020 года

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Под личную

ФОТО РОМАНА ЗАНГИРОВА

Почему работники нарушают установленные правила и инструкции, что может привести к тяжелейшим крушениям, которые произошли в течение 2020 года на станции Мегет Восточно-Сибирской железной дороги и на станции Новки-1 Горьковской магистрали? Мы попросили лидеров профсоюза ответить на этот вопрос.

Безопасность движения — аксиома для всех

Николай НИКИФОРОВ, председатель РОСПРОФЖЕЛ:

— На станции Новки-1 Горьковской железной дороги 16 ноября произошло крушение грузового поезда. На данный момент все указывает на то, что его причиной стали нарушения технологии со стороны работников Владимирской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Горьковской дирекции инфраструктуры. По аналогичной причине 28 января 2020 года произошло крушение на станции Мегет Восточно-Сибирской железной дороги. В обоих случаях работниками не соблюдалась технология производства работ на стрелочном переводе, предусмотренная технологическим процессом. Кроме того, были предприняты попытки скрыть допущенные нарушения после крушения. Работники знали, что так, как они поступали. нельзя выполнять работу. При этом они были обучены, имели большой опыт работы и характеризовались положительно.

При проверках этих структурных подразделений выявлено серьезное количество нарушений, в том числе и системных. На разборах многие работники, в том числе и руководители, наказаны, уволены. На железной дороге многое зависит от человека, от его дисциплинированности, знаний, взаимовыручки. К вопросам обеспечения безопасности подключены и общественные организации, в том числе и профсоюзные, работают общественные инспектора и т.д. Это дает результаты наряду с техническими мерами:за последние пять лет (2015–2019 годы) количество транспортных происшествий снизилось почти в три раза. Но их абсолютное число еще весьма значительно. Почему же это происходит, почему работники нарушают установленные правила и инструкции?

С моей точки зрения — это недостаточный контроль за выполнением технологии со стороны руководителей различных уровней, а также воспитательной работы в коллективе.

В отдельных случаях существует несоответствие технологических процессов и инструкций фактическому наличию персонала, что затягивает устранение неисправности и приводит к наказанию и лишению премии работников. Работник начинает нарушать технологию, ему это один раз сошло с рук, второй раз, а потом это уже переходит в систему. А заканчивается все браком.

Конечно, чтобы качественно работать, необходимо обеспечить людей инструментом, приборами и доставить их к месту работы.

Безопасность движения — аксиома — должна быть понятна и выполняться всеми. Видишь угрозу безопасности, останови движение, в том числе и если твой коллега работает с риском для безопасности. Если нельзя выполнить работы в соответствии с технологией, не производи эти работы, доложи руководителю. Видишь несовершенство премиальной системы, обратись в профсоюзный комитет или вышестоящую профсоюзную организацию. Добивайся изменений, но не нарушай. Работать без нарушений можно и нужно, иначе — жди беды.

«Народные технологии» работать не должны

Сергей ЧЕРНОГАЕВ, первый заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ, председатель ППО ОАО «РЖД»:

— Работник всегда стремится к тому, чтобы достичь результатов меньшим количеством действий. В большинстве случаев его предложения становятся рационализаторскими.

Но ненормальной становится ситуация, когда работник самостоятельно принимает решение об изменении технологии. Такие «народные технологии» в безопасности движения работать не должны. Есть четкие инструкции, что, зачем и в каком порядке делать. Правильно говорят, что все инструкции написаны кровью. Что и случилось по станции Новки-1.

Произошла страшная трагедия. Погиб наш коллега, член профсоюза, хороший семьянин, который всю жизнь проработал на железной дороге и не мыслил свою жизнь без нее. Он и погиб на работе, погиб в результате безответственных действий коллег-смежников, которых считал своими товарищами.

Последствия этого нарушения технологии, приведшие к трагедии, не ограничиваются только одной жизнью, это связано с десятками, сотнями жизней других членов коллектива, вообще железнодорожников. Ведь что такое допущенное нарушение безопасности движения? Это потеря возможности участия в отраслевом соревновании. И если люди весь год работали, добивались успехов и призовых мест, то одним своим действием их коллеги перечеркнули усилия не одного человека, а сотен железнодорожных коллективов. Понятно, что на сегодняшний день Владимирская дистанция СЦБ не получит премиального вознаграждения, а это также связано с жизнью ее работников, связано с их семьями, может быть кто-то планировал потратить эти деньги на лечение, на обучение детей, что-то купить в дом, да просто приобрести родным подарки к Новому году.

Когда ты выполняешь свою работу, нужно думать не только о себе, нужно думать о своих коллегах, которые работают рядом с тобой, у которых есть своя жизнь, свои планы, есть к чему стремиться. А к чему ты стремишься, делая все неправильно. Задай себе этот вопрос. Трудно сегодня объяснить причину таких действий. Тем не менее, профсоюз всегда только за то, чтобы работать без нарушений.

Того же мы требуем и от работодателя. Но мы должны быть адекватными — требуя от кого-то выполнения инструкций, а это закон на железнодорожном транспорте, должны сами этот закон соблюдать.

Не замалчивать нарушения

Алексей НАЛЕТОВ, заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ — главный технический инспектор труда профсоюза:

— Считаю, что мы, железнодорожники, которым пассажиры доверяют свою жизнь, должны сами выполнять все правила и нормы и не допускать, чтобы эти нормы нарушались нашими коллегами по работе. Никакие объяснения не должны приниматься в расчет. Мы должны сделать все, чтобы впредь такие случаи не повторялись. И прежде всего надо каждому нарушению, даже если оно на первый взгляд кажется не очень серьезным, давать огласку, не замалчивать, не соглашаться с ним, объясняя его нехваткой штата, оптимизацией производства, отвлечениями работников. Надо, чтобы каждый со всей отчетливостью понял, что от его личной дисциплины и выполнения всех регламентов зависит безопасность движения поездов, жизнь пассажиров, сохранность грузов.

Анализируя обстоятельства этого схода и схода, произошедшего 28 января этого года на станции Мегет Иркутского региона ВСЖД, произошедшего по тем же причинам, пытаюсь понять, почему люди идут на нарушение, беря на себя столь тяжкую ответственность. Может, оформление «окна» — слишком сложная процедура? Да и в структурном подразделении иной раз может возникнуть вопрос: «Зачем «окно»? Может, была допущена неисправность?» Вот и снизится соответствующий показатель, что повлияет на размер премии.

Что греха таить, иной раз человек думает не о безопасности, а о том, как выполнить показатели, уложиться в срок, не подвести коллектив, который может из-за его опоздания не получить премию. Иногда все видят нарушения, но никто не останавливает

ответственность

производственный процесс из-за них. Чувство ответственности размывается, и на первый план выходит гонка за показателями. Веревочка вьется, пока не разорвется.

Тут трудно переоценить роль профсоюзной организации, роль общественного контроля. Работа председателей первичек, инспекторов по безопасности движения поездов, уполномоченных по охране труда должна быть направлена на воспитание личной ответственности каждого работника за нарушения и их последствия.

На это мы, профсоюз, делаем акцент. И будем работать с председателями первичек и всесторонне их поддерживать, настраивая на правильные векторы работы. Безопасность превыше всего.

Приоритетная задача профсоюза

Михаил ПРУЖИНА,
председатель Дорпрофжел на Северо-Кавказской железной дороге:

— Казалось бы, после всех мероприятий (организационных, технических и профилактических), проведенных на сети железных дорог и особенно в коллективах предприятий хозяйства СЦБ, по вине работников которого 28 января было допущено крушение грузового поезда на станции Мегет Восточно-Сибирской железной дороги, подобного произойти уже просто не может.

Обстоятельства и причины того январского крушения, изложенные во всех подробностях, до настоящего времени не изъяты с информационных стендов в дистанциях СЦБ и периодически обсуждаются среди коллег-эсцэбистов.

Ведь сам факт крушения поезда, как бы это кощунственно ни звучало, «организованного» работниками Иркутск-Сортировочной дистанции СЦБ, в тот период не оставил равнодушным ни одного железнодорожника.

Практически во всех коллективах действия электромехаников СЦБ вызывали не только недоумение, но осуждение. И, в первую очередь, за их обман дежурного персонала станции при ложном оформлении необходимости кратковременного вмешательства в работу станционных устройств ЖАТ.

И вот новое транспортное происшествие на станции Новки-1. Тяжесть случившегося, помимо технических и экологических последствий этого крушения, возросла и в связи с трагической гибелью под сошедшими вагонами дорожного мастера, выполнявшего работу по осмотру и промеру соседнего пути.

Из анализа обстоятельств и причин случившегося на станции Новки-1 следует, что вся проводившаяся в течение десяти месяцев на предприятиях хозяйства СЦБ профилактическая и воспитательная работа должного эффекта не принесла и мы «вернулись» в хозяйстве СЦБ к январской ситуации, но с более тяжелыми потерями.

Одним из приоритетных направлений деятельности РОСПРОФЖЕЛ является содействие хозяйственным структурам в обеспечении безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Для этого после крушения на Горьковской дороге во всех дистанциях сигнализации, централизации и блокировки, а также в дистанциях инфраструктуры, находящихся в границах Северо-Кавказской железной дороги, были проведены заседания профсоюзных комитетов с рассмотрением обстоятельств и причин допущенного крушения. Их участниками выработаны четкие предложения и рекомендации по недопущению подобных нарушений безопасности движения поездов.

Ответственность и принципиальность

Анатолий ГАРАЩЕНКО,
председатель Дорпрофжел на Свердловской железной дороге:

— Технологические процессы на железнодорожном транспорте жестко регламентированы, они проверены временем.

Почему-то сформировалось мнение, что задание нужно выполнить любой ценой. Но это не верно. Задание нужно выполнять, соблюдая технологические нормы и требования. А спешка — враг качеству. Позволяя малейшее отступление от регламента, мы тем самым закладываем вероятный отказ технических средств.

В вопросе контроля за соблюдением инструкций важно рассмотреть роль общественных инспекторов. При выборе общественных инспекторов, внимание уделяется их деловым и профессиональным качествам, но требуется присмотреться к еще одной важной черте — принципиальности.

Для общественного инспектора должно быть делом принципа довести до первого руководителя информацию об обнаруженных нарушениях и приложить все усилия, чтобы они были устранены.

ФОТО МИХАИЛА ПЕРМИНА

Он не должен бояться, что написанное в акте сработает против его коллег по работе, против имиджа предприятия. Для этого надо, чтобы человек был принципиальный, ответственный, переживающий за успех работы своего предприятия, заинтересованный, чтобы предприятие работало устойчиво.

Общественные инспекторы представили акты проверок, их в обобщенной форме довели до руководителя предприятия, и здесь цепочка прерывается. Первый руководитель при получении актов должен оперативно и объективно провести разбор и устранить замечания. Пока мы не воспитаем и в руководителе и в общественности чувство ответственности, подвижек не будет.

Роль председателя первичной профсоюзной организации — «поднимать на щит» имидж общественного инспектора, чтобы его в коллективе уважали. Чтобы коллеги понимали, что могут всегда обратиться к нему со словами: «Ты обрати внимание, у нас вот там проблема». Чтобы люди понимали, что общественный инспектор — это проводник между ними и руководителем. В каждом коллективе председатель первички должен воспитывать в работниках готовность говорить о недостатках, тут как в семье: проблемы надо обсуждать, и тогда они быстрее разрешатся. Если мы сумеем создать такую атмосферу, тогда мы добьемся успеха.

Изменить психологию работника

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

— Происшествие на Горьковской железной дороге повлекло за собой серьезные последствия: гибель человека, повреждение подвижного состава и инфраструктуры.

Аналогичный случай произошел на станции Мегет Восточно-Сибирской железной дороги в январе этого года. Причины, которые привели к крушению на Горьковской дороге, абсолютно схожи с произошедшим у нас. Опять злополучный человеческий фактор и снова грубейшие нарушения безопасности движения поездов вследствие нарушения технологического процесса работниками дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

После крушения на ВСЖД на всей сети железных дорог подробнейшим образом рассматривались нарушения, вырабатывались меры по недопущению подобного. Последнее крушение показало, что нарушения при производстве работ, угрожающие безопасности, продолжаются и сегодня.

Значит, нам не удалось достучаться до каждого работника, мы не смогли настроить людей на то, что нарушать правила производства работ категорически недопустимо. Не зря говорят, что правила технической эксплуатации написаны кровью, а произошедший случай — яркое тому подтверждение.

То, что случилось, уже не изменить, а значит, работники дистанции не сделали правильных выводов, и как следствие — новая трагедия с более тяжелыми последствиями. Почему так происходит, почему работники нарушают технологический процесс, заведомо зная, что это категорически запрещено?!

На мой взгляд, это внутренний психологический барьер человека — быть наказанным за возможный отказ технических средств и задержку поездов. Страх побеждает разум? Поэтому люди стараются выполнить работу, пренебрегая порой безопасностью. Они не осознают, что на другой чаше весов может оказаться что-то гораздо весомее, в том числе человеческая жизнь.

Задача профсоюзного актива — изменить психологию работника. Даже малейшее нарушение технологического процесса при выполнении работ — недопустимо. Любое отступление от этой нормы граничит с преступлением. Эти простые постулаты должны быть в крови у каждого работника.

«Не нарушать!» — главное правило, которое нужно прививать людям с первого дня работы на предприятии.

Существенную помощь в этом может и должен оказывать общественный контроль по безопасности движения.

Следует не забывать еще об одном процессе — оптимизации численности. Сегодня она активно проводится в ОАО «РЖД» во всех структурах. Этот процесс должен быть технологически обеспеченным. На практике бывает, что изменение технологии и внедрение новых технических средств не успевают за процессом оптимизации. Это провоцирует людей на нарушения и выполнение работ любой ценой, что категорически недопустимо. Сначала необходимо внедрить новые технологии, а затем оптимизировать штат — эта последовательность должна неукоснительно соблюдаться.

Проблемы образования

МНЕНИЕ

Лекции онлайн

О том, как переход на дистанционное обучение отразился на работе преподавателей, рассуждает председатель первичной профсоюзной организации сотрудников Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I Дмитрий РОЕНКОВ:

— В каждом вузе есть система дистанционного обучения (СДО). В ней имеются все материалы, относящиеся к учебному процессу. Но всегда ли преподаватель имеет техническую возможность вести занятия онлайн из дома? Все ли студенты могут подключиться к СДО или другой платформе, на которой проводятся занятия? Эти вопросы, как правило, решаемы, но их надо постоянно держать на контроле.

Еще одна проблема — лабораторные занятия, которые должны проводиться в специализированной лаборатории. Это невозможно, если университет закрыт, а студенты учатся дистанционно. Тогда лабораторную работу выполняет сам преподаватель. Он фотографирует каждый свой шаг, готовит презентацию. Потом в режиме видеоконференции с использованием этой презентации демонстрирует процесс выполнения работы. Показывает, что и куда подключать, как и куда нажимать, какие показания снимать. Это не оптимальный вариант, но позволяет решить проблему.

В начале семестра, когда иностранные студенты не смогли вернуться к началу занятий из-за рубежа, занятия в одной группе проходили как очно, так и удаленно. Наши студенты, пока был доступ в Университет, при желании могли написать заявление, чтобы обучаться дистанционно. В результате, из-за проведения одних и тех же занятий и очно, и дистанционно, нагрузка на преподавателей значительно возрастала. Конечно, работодатель старался не допускать перегрузки и организовывать учебный процесс в одной учебной группе в одном формате, но это получалось не всегда.

Скоро начнется сессия. Экзамены студенты будут сдавать дистанционно, а преподавателю придется найти способ, чтобы идентифицировать уровень самостоятельности при подготовке каждого ответа, оценить в целом усвоение студентом всего курса. При таком варианте сдачи экзамена время, необходимое для объективной оценки знаний в процессе общения с каждым студентом, значительно возрастает. Но эту задачу надо решить, ведь от этого зависит в конечном итоге качество подготовки специалиста.

Все вышеперечисленное намного увеличивает нагрузку на преподавателя. Логичным было бы создание работодателем механизмов дополнительного поощрения тех преподавателей, у которых из-за перехода на дистанционное обучение возрос объем работы. Примером, реализованным в нашем Университете, может служить надбавка, выплачиваемая за высокое качество и полноту материалов, выложенных преподавателем по своим курсам в СДО.

Говоря о проблеме увеличившейся нагрузки и необходимости поиска путей поощрения за ее выполнение, нельзя не отметить, что проблема возникла в условиях пандемии, когда у вузов резко сократились внебюджетные доходы и, кроме того, постоянно появляется множество непростых и непредвиденных задач, требующих ресурсов для их оперативного решения. Но вузы успешно учатся работать в новых обстоятельствах, и все мы надеемся, что в недалеком будущем учебный процесс вернется в прежний формат, уроки, полученные при решении возникших проблем, позволят сделать систему обучения более гибкой, систему оплаты труда — более совершенной.

СОЦСЕТИ

Приглашение к контактам

НАТАЛЬЯ ПОПОВА,
председатель ППО работников СамГУПС
САМАРА

Еще одной профсоюзной группой пополнилась соцсеть «ВКонтакте».

Ее создал комитет профсоюзной организации работников Самарского госуниверситета путей сообщения (vk.com/club199086196). Ресурс призван информировать о делах первички и профсоюза в целом, а также предоставлять возможность для оперативного общения.

Новостные посты появляются в группе регулярно. Кроме того, общественный ресурс развивается еще и как площадка для проведения различных творческих конкурсов.

Группа быстро набирает популярность, число подписчиков неуклонно увеличивается. Растут и профсоюзные ряды — еще 13 работников вуза написали заявления о желании вступить в РОСПРОФЖЕЛ.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Первый заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Сергей ЧЕРНОВ провел совещания председателей профсоюзных организаций работников железнодорожных вузов, а также председателей студенческих ППО. К разговору присоединились и председатели Дорпрофжел.

Участники совещаний обсудили вопросы, связанные с переходом большинства учебных заведений на дистанционную форму обучения, а также проблему недофинансирования, к решению которой подключились ЦК РОСПРОФЖЕЛ и Общественный совет при Федеральном агентстве железнодорожного транспорта (Росжелдор).

РАКУРС

Учись, студент

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В вузах, подведомственных Федеральному агентству железнодорожного транспорта (Росжелдор), а также Российском университете транспорта (МИИТ) завершается первый семестр учебного года. Близится сессия, которая, скорее всего, пройдет в дистанционном режиме. «Сигнал» узнал у студентов железнодорожных вузов, каково им учиться удаленно.

«Дистанционка увеличила учебную нагрузку, учиться стало тяжелее», — отметил на совещании председателей студенческих первичек председатель ППО студентов Петербургского государственного университета путей сообщения Александр Хазбиев.

Мнение коллеги поддерживают председатели ППО учащихся других вузов. Количество лекций, семинаров, лабораторных работ не изменилось, объем изучаемого материала не сократился. Однако из учебного процесса выпала такая важная составляющая, как личное общение с преподавателями. Задать вопрос «здесь и сейчас» и получить на него ответ не всегда удается, если лекция идет в видеоформате.

«В аудитории студенты могут сразу услышать необходимые разъяснения от специалиста, — говорит председатель студенческой первички Омского государственного университета путей сообщения Иван Ринг. — Сейчас искать ответы на свои вопросы зачастую приходится самим, без помощи педагогов».

Безусловно, преподаватели на связи — этот момент после весеннего локдауна, когда дистанционка была впервые и вновь, отработан, в том числе с помощью профсоюзных организаций. И все-таки получение необходимой информации теперь занимает больше времени, чем при традиционной форме обучения.

В каждом вузе сейчас действуют свои правила, в зависимости от эпидобстановки в регионе. В Дальневосточном университете, например, занятия идут удаленно, но университет открыт для посещения. Студентов РУТ (МИИТ) на территорию вуза не пускают вовсе, только преподавателей. А в ОмГУПС действует «гибридная» форма обучения: часть студентов лично присутствует на парах, часть слушает и смотрит через монитор. Это иностранные студенты и те, кто выразил желание обучаться дистанционно. Жалоб на смешанную форму не поступало, констатирует Иван Ринг.

«Гибридный» формат наиболее предпочтителен, по моему мнению, — говорит студент 4-го курса ИАТИТ ОмГУПС, член профкома ППО Максим Мазнев. — Есть возможность придти в университет, если абсолютно необходимо поговорить с преподавателем, что-то уточнить, чего нельзя было сделать на дистанционке. Если бы мне предложили учиться так после снятия ограничений, я бы согласился».

Лекции в видеоформате хороши для студентов, которые могут делать несколько дел одновременно, полагает председатель ППО студентов Уральского государственного университета путей сообщения Вячеслав Солохов. Сам он, кстати, летом защищал по видеосвязи дипломную работу. Председатель первички учащихся РУТ (МИИТ) Руслан Климчук считает, что дистанционка удобна дисциплинированным студентам. С другой стороны, говорит он, исчезла соревновательность как стимул к учебе.

«Пример одногруппников, показывающих хорошие результаты, стимулирует других учиться лучше», — комментирует Руслан Климчук. — Дистанционный формат лишает нас этого».

Менее всего, пожалуй, в этом смысле повезло первокурсникам УрГУПСа, которые попросту не успели познакомиться с однокашниками. Это единственный из железнодорожных вузов, студенты и преподаватели которого ушли на «дистант» весной и до сих пор не вернулись с него.

«Ощущения очень странные: больше не школьник, уже студент, но ничего не изменилось, так же сидишь перед монитором и слушаешь лекции. Хотя требований больше, а поблажек меньше, — делится впечатлениями студент 1-го курса Строительного факультета УрГУПС Иван Конюхов. — И очень не хватает личного общения с преподавателями — когда видишь человека вживую, информация лучше воспринимается».

Несомненно одно: ограничения будут сняты, полезные навыки и созданные за время пандемии образовательные инструменты останутся.

ПАМЯТЬ

Каменная книга

ВЛАДИМИР ТАМУЛЕВИЧ,
председатель Совета молодежи Моторвагонного депо Брянск-1
БРЯНСК

В моторвагонном депо Брянск-1 открыли мемориальный комплекс «Книга Памяти», посвященный работникам, погибшим во время Великой Отечественной войны. Открытие приурочили к 152-летию образования паровозного депо Брянск-1.

Брянские железнодорожники на четвертый день начала Великой Отечественной войны перешли на особый режим работы, когда над городом появились фашистские самолеты.

Ребята из молодежного совета моторвагонного депо Брянск-1 Александр Лыткин, Алексей Хвостов, Захар Маслов, Алексей Сухарев два года назад выступили с идеей установки на территории организации стелы с фамилиями работников, погибших во время Великой Отечественной войны.

Больше года ребята трудились над эскизом мемориального комплекса, в который вошли ротонда, стела и каменная Книга Памяти.

Данные о работниках, погибших во время войны, подготовил председатель совета ветеранов депо Александр Талалаев.

ИСТОРИЯ

Поезда милосердия

ВЛАДИМИР МАЛИНОВСКИЙ,
внеш. корр. «Сигнала»

Именно Первой мировой войне, с ее невиданным до тех пор размахом боевых действий, человечество обязано широким распространением большого количества технических и организационных новшеств. Наряду с аэропланами, подводными лодками, радиосвязью одним из них стали военно-санитарные поезда.

Подобные поезда появились в Российской империи в начале XX века. Они предназначались для перевозки больных и раненых между медицинскими учреждениями и для их лечения в пути.

С началом Первой мировой войны, когда на фронтах с Германией и Австро-Венгрией завязались кровопролитные бои, стало ясно, что имеющихся поездов не хватает. В каждой дивизии ежедневно до 600 человек получали ранения, из них не менее 300 нуждались в срочной отправке на лечение в тыловые госпитали в сопровождении врачей.

Осенью 1914 года в военном ведомстве было всего около 50 военно-санитарных поездов, железнодорожная эвакуация оказалась в критическом положении. Перевозить раненых приходилось в пустых вагонах, зачастую без сопровождения врачей и в антисанитарных условиях.

Военным железнодорожникам и врачам пришлось экстренно наращивать количество поездов. К 1915 году их стало более 300, а к завершению войны — 405.

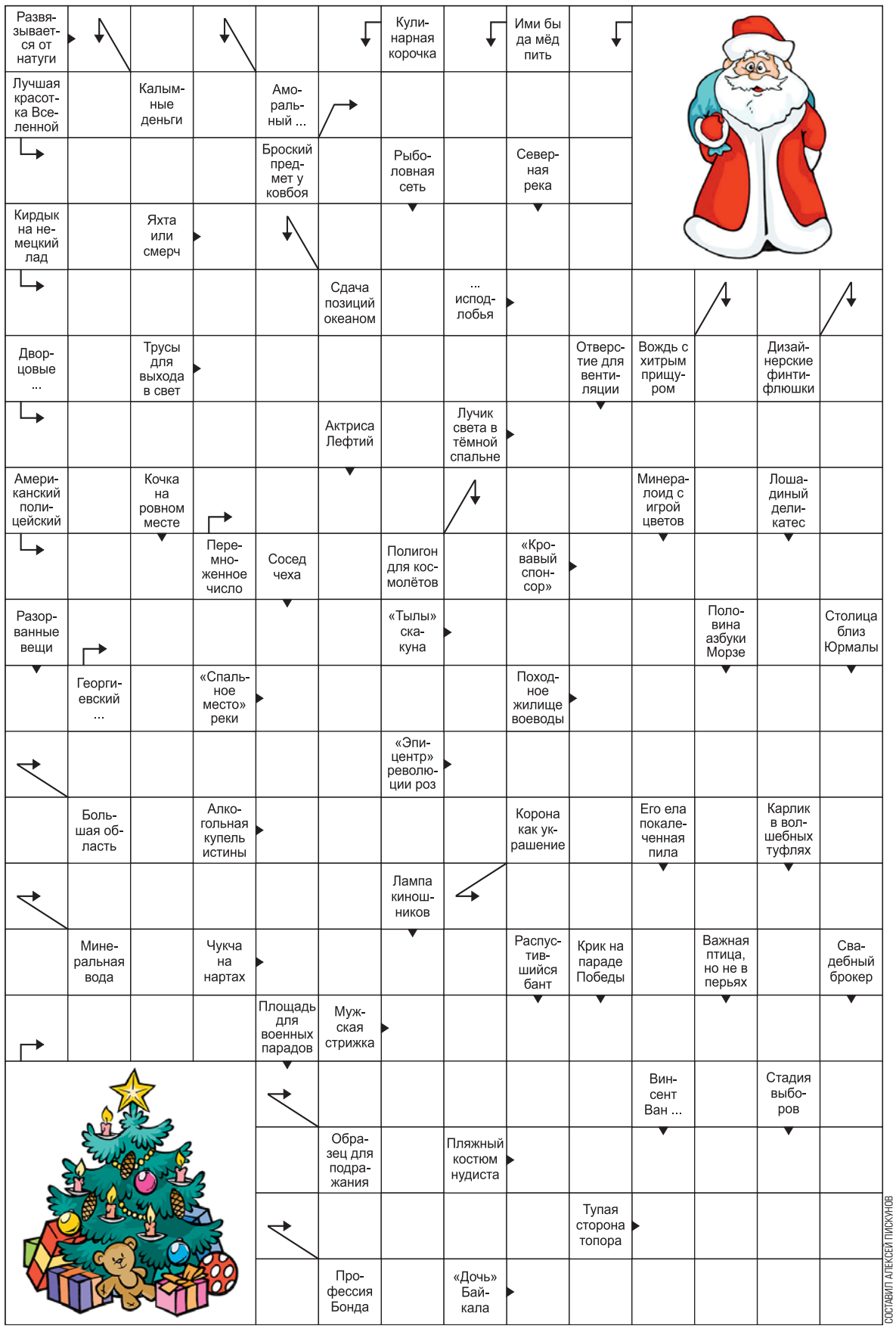
Поезда подразделялись на тыловые и полевые. Первые использовались для транспортировки раненых во внутренних районах страны. Каждый состоял из так называемого «кадра» — восьми четырехосных вагонов, в которых располагались руководство поезда, тыловые службы, медицинский персонал, аптека, операционная, перевязочная и кухня. В других восьми вагонах — «переменной части» — были обустроены палаты с ранеными.

Полевые военно-санитарные поезда предназначались для использования в прифронтовых районах и имели более широкую компоновку. Их «кадр» состоял из девяти четырехосных вагонов, а «переменная часть» была представлена 30 теплушками.

Военно-санитарные поезда располагали полным штатом медицинского персонала и вагонов «кадра», содержали неприкосновенные запасы всех видов необходимого имущества. Для их эффективного использования были установлены жесткие регламенты: скорость движения — 240 км в сутки, время на разгрузку — 6 часов, время на погрузку — 12 часов, время на очистку, дезинфекцию, регламентные работы и пополнение материальной частью — четверо суток.

Военному министерству пришлось решать сложнейшие задачи по распределению поездов между фронтами, в зависимости от интенсивности боевых действий, снабжению их всем необходимым, устранению заторов на железнодорожных магистралях. Эта масштабная работа приносила плоды. К примеру, в период знаменитого Брусиловского прорыва 160 военно-санитарных поездов курсировали между Юго-Западным фронтом и тыловыми госпиталями. Каждый из них вывозил на лечение по 1 тыс. раненых. Общее же количество военнослужащих, эвакуированных железной дорогой в годы Первой мировой войны, исчисляется миллионами.

Анализируя эту деятельность, специалисты пришли к выводу о том, что военно-санитарные поезда внесли существенный вклад в сохранение жизней и здоровья воинов, однако, в целом, не справились с потребностями фронта в эвакуации. Однако был получен бесценный опыт, который позволил железнодорожникам и врачам лучше подготовиться к работе в годы Великой Отечественной войны.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 43

По горизонтали: Вкладыш. Мачо. Диаметр. Осло. Стас. Сценка. Тембр. Кэт. Рота. Угодье. Самопал. Сарай. Рулет. Обет. Олег. Техас. Умора. Жанр. Ряска. Пат. Кол. Рост. Ваниль. Муму. Пани. Дёрн. Зюйд. Гиря. Итог. Лиза. Гена. Уговор. Жаба. Тлен. Новь.

По вертикали: Расстегай. Водосброс. Лиана. Диез. Шприц. Тропа. Скала. Стул. Надел. Арест. Тарелка. Йогурт. Реторта. Утеря. Ева. Хаски. Сталь. Коля. Паутина. Трудяга. Спринт. Тантал. Визгун. Нейлон. Диво. Ларь. Зов.

КОНКУРС

Для творческих людей

МАРИНА ГЕОРГИЕВА,
внеш. корр. «Сигнала»

Архангельская территориальная организация Дорпрофжел на Северной дороге объявляет новогодний творческий конкурс «Праздник к нам приходит!».

Конкурс проводится по трем номинациям: «Новогоднее видеопоздравление», «Новогодняя игрушка», «У нас самая оригинальная елка».

Работы на конкурс в номинациях «Новогодняя игрушка» и «У нас самая оригинальная елка» принимаются в два этапа. До 22 декабря работы принимаются и оцениваются конкурсными комиссиями в профсоюзных организациях. Затем фото конкурсных работ, признанных лучшими по ППО, будут направлены в Архангельскую территориальную организацию Дорпрофжел СЖД, где их и будет оценивать комиссия.

«Новогоднее видеопоздравление» — номинация для трудовых коллективов. Видеоролик с поздравлениями от работников предприятия может быть записан в цехе, на рабочем месте, на природе, на фоне административного здания, у елки.

Новогодняя игрушка должна быть сделана своими руками и выполнена в любых художественных техниках и из любых материалов — ткани, бисера, бумаги, это может быть вышивка, вязание, валяние. А третья номинация — это семейный фотоконкурс. Участникам предлагается представить фотографии семьи около украшенной елки и самой елки. Победители конкурса получат призы.

СОТРУДНИЧЕСТВО

Ящик для идей

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА
ВЛАДИВОСТОК

На пограничной станции Гродеково появился почтовый ящик для идей, предложений, жалоб и претензий. Главный посыл, который преследовала при реализации проекта председатель первички Оксана Самусь — дать еще один коммуникативный канал коллегам, позволяющий выразить свою точку зрения.

«С любой поступающей информацией мы будем работать. Важно, чтобы члены профсоюза нам доверяли, чтобы знали — сообща можно что-то исправить или добиться желаемого результата. Поэтому мы всегда открыты для диалога», — отметила Оксана Самусь.

По словам руководителя Владивостокского филиала Дорпрофжел Натальи Ляминой, когда видишь желание и энергию молодого председателя ППО активно работать на благо людей, это дорогого стоит и является хорошим примером для других.

ТУРНИР

Не просто игра

АЛЕКСЕЙ НОВИКОВ,
председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Рыбное-Сортировочное
РЫБНОЕ

В эксплуатационном локомотивном депо Рыбное-Сортировочное прошел турнир по шахматам среди работников и членов их семей. Турнир был организован первичной профсоюзной организацией.

Шахматы — удивительная логическая игра, популярность которой не угасает несколько тысячелетий. Она великолепно тренирует память, ум, учит анализировать и просчитывать различные ситуации.

В результате упорной борьбы первое место завоевала Диана Морозова (11 лет), дочка машиниста электровоза Юрия Морозова, второе место в турнире занял Артем Кошлаков (13 лет), сын начальника отдела по планированию и контролю ремонта локомотивов Алексея Кошлакова, и закрыл тройку лидеров машинист электровоза Петр Заикин. Победители получили подарочные сертификаты и грамоты. Все участники остались довольны прошедшим мероприятием.

Не остался без внимания и самый юный участник соревнований, шестилетний Егор Ершов, сын инженера по промышленной и пожарной безопасности Артема Ершова. Начинающий шахматист играл с азартом и увлеченностью. Егор получил подарок и поощрительный приз. Кто знает, возможно именно он в будущем станет самым ярким шахматистом планеты и попадет в Книгу рекордов Гиннесса как самый юный гроссмейстер в мире?

ЗДОРОВЬЕ

Как известно, лимоны богаты витамином С

Хотите витамин?

АНТОН ПАНКРАТОВ,
Дорпрофжел на МЖД
ОРЕЛ

Орловско-Курское региональное подразделение Дорпрофжел на МЖД и профсоюзный комитет первичной профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо Орел решили поддержать работников локомотивных бригад порцией свежих цитрусовых.

И провели акцию, направленную на профилактику острых респираторных вирусных заболеваний и поддержание иммунитета членов профсоюза.

«Профсоюзный комитет локомотивного депо Орел предложил провести витаминизацию в новом формате — снабдить коллектив свежими фруктами», — рассказывает заместитель председателя Дорпрофжел на МЖД Василий Бородин.

«Коллектив у нас большой, — делятся впечатлениями участники акции машинисты Николай Носков и Михаил Костин, — поэтому мы вызвались помочь в погрузке и выгрузке 150 килограмм фруктов. Когда ящики принесли в профсоюзный комитет, то запах свежих лимонов сразу наполнил все помещение, да и настроение сразу новогоднее создалось».

В эксплуатационном локомотивном депо Орел много делается для профилактики заболеваемости: работники обеспечиваются средствами индивидуальной защиты, в депо выполняются все требования Роспотребнадзора, соблюдается социальная дистанция. Члены профсоюзного комитета во главе с председателем Борисом Квасовым проводят активную разъяснительную работу с работниками, рейды по соблюдению нормативов уборки помещений, а также обеспечению работников средствами индивидуальной защиты. Проведенная акция — это небольшая помощь организму в непростой эпидемиологической обстановке, но, возможно, именно она так пригодится.

Кстати, позже к акции присоединилось эксплуатационное локомотивное депо Курск.

ПРАЗДНИК

Вместо билетов

ТАТЬЯНА ПЛОХОТНИКОВА,
председатель ППО Самарской дирекции тяги
САМАРА

Альтернативу коллективным походам на массовые новогодние представления для детей, на которые в этом году наложено табу, придумали в профсоюзной организации Самарской дирекции связи. Билеты на елки и концерты заменят новогодними наборами для детского творчества.

В состав набора входит холщевая сумка с нанесенным на нее контуром новогоднего рисунка, а также кисточка и комплект акриловых красок для рисования по ткани. Рисунки разные по сложности, поэтому наборы подойдут для детей всех возрастных категорий.

Всего приобрели 355 таких наборов. Их получат все дети членов профсоюза аппарата дирекции и Самарского регионального центра связи.

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: (499) 262-17-66
Факс: (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» 125284, 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: 108 550 экз.
Номер подписан: 08.12.2020 г. №