Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 02 (1030)
21–27 ЯНВАРЯ
2021 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

БЕЗОПАСНОСТЬ

«Окно» по заявке

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Заказывать «окна» следует заранее

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Первичка ОАО «РЖД» обратилась в Центральную дирекцию инфраструктуры с предложениями, направленными на предупреждение нарушений безопасности движения в хозяйстве автоматики и телемеханики.

Некоторые пункты из большого списка предложений касаются острых для эсцэбистов проблем. Это заказ технологических «окон» для проведения работ и мотивация труда.

«Окна», в соответствии с инструкцией ОАО «РЖД» о порядке их планирования, разработки, предоставления и использования, должны выполняться с оформлением заявки в АС АПВО (автоматизированная система анализа планирования и выполнения «окон»). Заявки заводятся в систему не менее чем за четыре рабочих дня до «окна».

Однако на эту инструкцию, по словам специалистов, накладываются местные, в соответствии с которыми срок подачи заявки на «окно» увеличивается. Например, на Северо-Кавказской дороге он в итоге составляет 11 суток.

«Для нас чем больше времени проходит между заказом «окна» и работами, тем хуже, — поясняет председатель ППО Сальской дистанции СЦБ Северо-Кавказской Дирекции инфраструктуры Денис Путевской. — Если планируются «окна», то мы заранее к ним готовимся, потом уже подаем заявку. Так что, по сути, мы можем выполнить работы прямо в этот же день, но приходится почти две недели ждать».

На Приволжской дороге этот срок составляет 14 дней.

Причем заказывать плановое «окно» следует как для проведения масштабных работ, требующих выключения устройств СЦБ, так и сравнительно незначительных, которые не требуют больших временных затрат и выведения механизмов из сети, но при этом могут серьезно повлиять на безопасность движения поездов.

Перечень работ, выполняемых с оформлением заявок в АС АПВО, — нововведение прошлого года. Он установлен Приложением № 1 к Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ ЦШ-530-11. Для эсцэбистов этот перечень создает дополнительные сложности.

«Ранее действовал такой порядок: некоторые работы проводились с выключением устройств СЦБ и записью в журнале, без выключения с записью в журнале и просто с разрешения дежурного по станции, — объясняет председатель первички и старший механик Верхнебаскунчакской дистанции СЦБ Приволжской дороги Олег Артюхов. — Новая редакция инструкции предполагает, что есть ряд работ, которые можно выполнить только с оформлением заявок через АС АПВО. При этом там есть и такие неисправности, которые лучше бы устранить как можно скорей».

«Например, проехал состав тяжелый с завышенным весом, и какой-то «шпингалет» вылетел, — уточняет председатель ППО Астраханской дистанции СЦБ Приволжской дирекции инфраструктуры Петр Бегунов. — Его надо заменить, а для этого обязательно нужно «окно». Следовательно, надо подать заявку и две недели ждать его. А ведь эта неисправность может повлиять на безопасность движения».

Формально в случае, если электромеханик при обходе обнаружил неисправность, которую следует ликвидировать незамедлительно, можно заказать так называемое аварийное «окно». Однако при ближайшем рассмотрении оказывается не все так просто.

Окончание на 2 стр.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ СТР. 2

ВНЕ ПРАВИЛ ОХРАНЫ ТРУДА СТР. 3

ЖЕНСКИЙ ВОПРОС СТР. 5

СОЗДАТЕЛЬ «СОЛНЕЧНОГО ГОРОДА» СТР. 7

НОВОСТИ

ПРОЦЕНТ РАСТЕТ

В начале этого года была проиндексирована на 3,89% заработная плата работников ГУП «Петербургский метрополитен». А с 1 марта индексация в размере 1% ждет работников ПАО «ТрансКонтейнер».

Кстати, директору по персоналу данной компании поручено подготовить предложения об индексации зарплаты с 1 октября в связи с прогнозируемым Минэкономразвития ростом потребительских цен на товары и услуги на 2021 год.

ПРИЯТНЫЕ НОВОВВЕДЕНИЯ

Срок действия коллективного договора ФГУП «Крымская железная дорога» продлен на три года до 31 декабря 2023 года. Документ дополнен нововведениями. Так, с 1 января материальная помощь к отпуску будет выплачиваться сотруднику в зависимости от непрерывного стажа работы в размере от 1,5 до 9 тыс. руб.

Еще одно изменение — выплата работнику (одному из родителей) материальной помощи в размере 5 тыс. руб. при рождении ребенка, а также при усыновлении малыша до трех лет и при регистрации брака.

Кроме того, на один среднемесячный заработок увеличено единовременное поощрение за добросовестный труд в зависимости от стажа работы при увольнении в связи с выходом на пенсию, в том числе по инвалидности.

ИПОТЕКА ДЛЯ АРЕНДАТОРОВ

С 1 января изменились условия программы льготной сельской ипотеки, которой могут воспользоваться и проживающие в небольших городах и поселках члены РОСПРОФЖЕЛ. Теперь для получения льготного кредита на постройку дома достаточно быть арендатором земельного участка.

Сельская ипотека — это кредит под льготную ставку от 0,1 до 3% годовых на покупку земельного участка и строительство на нем жилья. Действие ипотеки распространяется на землю или жилье в сельской местности и в городах с населением не более 30 тыс. человек.

СИГНАЛ
№ 02 (1030) 21–27 января 2021 года

БЛИЦ

Предварительные итоги

Транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс» расширяет географию работы. Ее поездами пассажиры с материка отправляются в Крым, а с середины декабря начал курсировать новый поезд из Москвы в Адлер. Год назад в компании создана первичная профсоюзная организация. О первых итогах ее деятельности «Сигнал» побеседовал с председателем ППО Евгенией СВИТАЧЕВОЙ.

— Евгения Олеговна, сколько в первичке состоит человек?

— Уже более 500. Всего в компании работает чуть больше 1,7 тыс. человек, в большинстве своем это проводники, начальники пассажирских поездов, поездные электромеханики, сотрудники вагона-ресторана.

— С какими вопросами к вам обращаются сотрудники как к председателю первички?

— Всем известно, что профсоюзная организация создается для защиты трудовых прав работников. Сегодня у членов ППО АО ТК «Гранд Сервис Экспресс» нет вопросов, которые требовали бы активного участия профсоюза, работодатель старается учитывать интересы сотрудников. Небольшие текущие вопросы возникают: так, накануне Нового года ряд работников высказали пожелание — вручать новогодние подарки детям до 16 лет, а не до 14, как было ранее. ППО нашла возможность пойти им навстречу.

— Как компания и персонал пережили карантин, какие меры предпринимались, чтобы сохранить штат?

— 90% сотрудников офиса были переведены на удаленную работу. Поездные бригады направлены в межсменный отдых и в очередные оплачиваемые отпуска с сохранением зарплаты. Первостепенной задачей было сохранить штатную работу коллектива в условиях пандемии: с одной стороны, обеспечить выполнение должностных обязанностей, с другой — максимально защитить сотрудников и выполнить рекомендации Роспотребнадзора и правительства. На это и делал акцент профсоюзный комитет.

Этими же принципами мы руководствуемся и сейчас.

— Довелось ли воспользоваться мерами поддержки транспорта в условиях пандемии?

— Наша компания была включена в перечень особо пострадавших отраслей в рамках Постановления Правительства Российской Федерации от 16.05.2020 № 696 и получила льготный кредит — 70 млн руб. на компенсацию расходов по заработной плате.

Беседовала Ольга ПРЯМИЦЫНА

ДЕТАЛИ

«Гранд Сервис Экспресс» — первый частный железнодорожный перевозчик в России. Создан в 2002 году, его поезда курсировали преимущественно между Москвой и Санкт-Петербургом. В 2019 году компания занялась пассажирскими перевозками в Крым, первые поезда отправились из Москвы и Санкт-Петербурга. А в прошлом году перевозчик связал полуостров и с другими городами, такими как Кисловодск, Смоленск, Екатеринбург, Пермь, Омск, Астрахань.

БЕЗОПАСНОСТЬ

«Окно» по заявке

Окончание. Начало на 1 стр.

Нет регламента, определяющего алгоритм взаимодействия различных служб при заказе аварийных «окон». Но, самое главное, каждый электромеханик знает: нарушение привычного ритма работы железной дороги, к которому приведет аварийное «окно», почти всегда влечет за собой разбор, а возможно, и наказание или даже материальную ответственность за отказ технических средств и задержку поездов. Следует изменить подход к мотивации труда, когда выявление неисправности не приводит к наказанию, полагают специалисты.

В связи с этим профсоюз предлагает: разработать порядок заказа аварийного «окна», уменьшить срок оформления заявок через АС АПВО, пересмотреть перечень неисправностей технических средств, устранение которых допустимо без заявки в системе. А еще — снизить уровень стресса и психологического давления на работников, сократить количество и длительность разборов, проводимых после случаев отказов технических средств.

УСЛОВИЯ ТРУДА

Девочки — налево, мальчики — направо

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

В январе для домов отдыха локомотивных бригад Свердловской магистрали стала актуальна присказка «девочки — налево, мальчики — направо». Ведь к профессиональным обязанностям приступили женщины — помощники машинистов и для них в бригадных домах оборудовали места отдыха.

Девять девушек будут водить пассажирские поезда по маршрутам Екатеринбург — Пермь — Балезино, Екатеринбург — Тюмень — Дружинино.

«И если до Дружинино расстояние всего 75 км и возможна работа «с оборота», то на остальных маршрутах без отдыха не обойтись, — констатировал председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гаращенко. — Отдыхать девушки будут на станциях Тюмень и Екатеринбург-Пассажирский».

В бригадном доме Екатеринбург-Пассажирский для работниц отвели четыре спальные комнаты, душевую, отдельный туалет и комнату для приема пищи.

Девушки со Свердловской магистрали будут работать в кабинах пассажирских локомотивов серии ЭП2К

«По оснащению комнаты ничем не отличаются от мужских: прикроватные тумбы, платяные шкафы, стулья, кровати. Все необходимое для полноценного отдыха есть, — сообщил председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-пассажирский Павлин Братцев. — Со временем, думаю, женщины обживут эти помещения, здесь станет уютнее».

Дом отдыха на станции Тюмень введен в эксплуатацию четыре года назад, и строили его с запасом номерного фонда. «Полной загрузки не было, поэтому без ущерба для мужчин здесь смогли выделить отдельный женский блок — две одноместные и две двуместные комнаты, в каждой из которых организованы спальная зона, гардеробная и санузел с душевой», — констатировал технический инспектор Тюменского филиала Дорпрофжел на СвЖД Андрей Доманский.

МОЛОДЕЖЬ

Прием в Школу начался

Началась регистрация для участия в проекте «Школа молодого профсоюзного лидера РОСПРОФЖЕЛ — 2021». Участниками Школы могут стать работающие члены профсоюза в возрасте до 35 лет. Как каждый год, их ждет насыщенная обучающая программа, с помощью которой новички смогут узнать, что такое профсоюз, а опытные профактивисты — расширить свои знания о нем.

Заявки принимаются до 28 февраля в электронном виде.

Полезные знания

По инициативе Молодежного совета Дорпрофжел на ОЖД 15 января для молодых железнодорожников — членов РОСПРОФЖЕЛ стартовал цикл вебинаров на актуальные темы.

Темой первого вебинара стала финансовая грамотность. Молодежь получила информацию о полезных финансовых привычках и об основах ведения личного бюджета.

После каждого вебинара участников ждет опрос. По его итогам организаторы получают возможность узнать, какие еще темы интересны, чтобы подготовить по ним материалы и презентации.

Профсоюз в сети

В этом году работающую молодежь — членов профсоюза ожидает ставший уже традиционным конкурс «Блогер РОСПРОФЖЕЛ». В нем могут принять участие авторы блогов и профилей в социальных сетях «ВКонтакте», Instagram, Facebook, YouTube.

Конкурс проводится по двум направлениям: авторский блог, то есть в соревновании участвуют персональные страницы в социальных сетях, создателями которых являются члены профсоюза. Коллективный блог — страницы, созданные для освещения деятельности РОСПРОФЖЕЛ. А в постах должна освещаться деятельность организации профсоюза, молодежного совета, комиссии по работе с молодежью организации профсоюза или демонстрироваться активная позиция члена профсоюза (для авторского блога).

СИТУАЦИЯ

Вне правил охраны труда

НАТАЛЬЯ ОХОТНАЯ,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

Осмотрщики-ремонтники вагонов на станциях Облучье и Смоляниново Дальневосточной магистрали вынуждены работать с нарушениями охраны труда.

В 2016 году Дальневосточная дирекция инфраструктуры провела оптимизацию численности работников эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 на станции Облучье. И пункт технического осмотра (ПТО), относящийся к данному депо, который сегодня в сутки пропускает почти 90 пар поездов, перевели в разряд пункта опробования тормозов (ПОТ). В результате были сокращены часть осмотрщиков, а вместе с ними и все операторы, отвечавшие за централизованное ограждение поездов.

Такое решение привело к регрессу в плане охраны труда. Парадокс в том, что пути станции Облучье оборудованы комплексом устройств дистанционного ограждения, осуществляемого простым нажатием кнопки. Вагонникам же в рамках сокращенного опробования тормозов предлагается самостоятельно позаботиться о своей безопасности, используя красный щит, переносимый вручную. Притом что после оптимизации в смене вместо 14 человек осталось девять. Вот такой технический прогресс, усложняющий работу.

В 2017 году была разработана инструкция № 79 «О порядке ограждения состава, группы вагонов на ПТО станции Облучье», утвержденная заместителем начальника ДВЖД по Хабаровскому территориальному управлению.

Она предусматривает возложение обязанностей по ограждению составов поездов и групп вагонов на дежурный аппарат работников станции Облучье — маневрового диспетчера и дежурного по станции. При этом, как отмечает председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 Олег Готовченко, документ не был согласован с Хабаровским центром организации работы железнодорожных станций и Дирекцией управления движением. К тому же в части централизованного ограждения проходящих поездов, на которых необходимо проводить сокращенное опробование тормозов, инструкцию движенцы не выполняют, ссылаясь на большую загруженность.

ФОТО ИЗ АРХИВА ДОРПРОФЖЕЛ НА ДВЖД

В новом парке станции Смоляниново маршруты проходов не отсыпаны щебнем мелкой фракции и имеют перепады по высоте от 40 до 60 см

«Получается, что операторов убрали, а дежурный по станции ограждает только те поезда, где производится прицепка-отцепка вагонов и «сборный», — объясняет Олег Готовченко. — Поезд, подошедший на сокращенное опробование тормозов, не ограждается. Осмотрщики подходят к нему только с головы и смотрят два хвостовых вагона. Движенцы заниматься ограждением отказались. Вагонникам без права выбора оставили лишь один вариант — ручное ограждение. Представьте, что это такое! Количество поездов очень большое, а расстояние между их хвостами может достигать 300 м. И если люди будут тратить время на перенос и установку щита ограждения, то это приведет к задержке поездов. Попробуй вот так побегай в течение всей смены! А главное — кому нужен срыв графика движения? Но согласно нормативам без ограждения сотрудник не имеет права приступать к работе. Это неоспоримое требование просто перечеркнуто в угоду необдуманной оптимизации и еще целому ряду парадоксальных решений».

Так что операторы на ПОТ Облучье — это производственная необходимость, позволяющая соблюсти требования охраны труда, обезопасить работников от несчастных случаев. А если вернуть операторов невозможно, считают в профсоюзной организации, тогда следует обязать движенцев обеспечивать централизованное ограждение.

Эти проблемы тесно переплелись с темой сдвоенных поездов. Ведь когда сдвоенный поезд прибывает в нечетный парк, то его хвост находится в головной части четного. По технологии обработки осмотрщик в это время должен находиться в хвосте сдвоенного поезда. Однако ни по радиостанции, ни по громкой связи информация о прибытии и о том, по какому пути проследует поезд нечетного направления, вагоннику не поступает, так как поезда нечетные, а парк четный.

«В итоге люди гадают: на какой же путь пойдет поезд — на четвертый или шестой? — говорит Олег Готовченко. — От места нахождения осмотрщика в хвосте поезда до кривой, откуда он прибывает, зона видимости 100–120 м. О каком уходе за 500 м согласно инструкции при приближении поезда можно говорить? При всем желании так не получится. Да и куда сойти? С технологическими проходами — просто беда. Междупутье — негабарит везде. Отсутствуют условия для безопасного труда осмотрщиков. Работники ведомственной охраны, следящие за порядком в парке, набили «козью» тропу вдоль пути. Но это же — не вариант для работы. И когда идет поезд, людям приходится проявлять чудеса сноровки: куда бы так удачно отпрыгнуть, чтобы шею не свернуть?»

Есть проблемы и на станции Смоляниново. Так в новом парке маршруты проходов не отсыпаны щебнем мелкой фракции и имеют перепады по высоте от 40 до 60 см, отсутствуют настилы и твердое покрытие, насыпь по всей длине междупутий и маршрут служебного прохода из старого парка в новый.

Проект нового парка не предусматривает централизованного ограждения поездов. Операция проводится ручными переносными сигналами. Это приводит к непроизводительным затратам времени, а с учетом ужасного состояния междупутий есть риск травмирования работников. Нет «островков безопасности», необходимых осмотрщикам при встрече поездов с ходу.

На всей территории нового парка станции Смоляниново отсутствуют туалеты. Имеющийся биотуалет не используется и не рассчитан на такое количество работников. Не решен вопрос доставки железнодорожников на отдаленный от основного ПТО новый парк.

Между тем реконструкция станции Смоляниново продолжается. Но это отнюдь не дает право нарушать нормы охраны труда и, конечно, законные права работников на достойные условия работы и быта.

«Безопасность труда работников и безопасность движения поездов — это первоочередные задачи железнодорожников всех уровней, а нарушения на станции Смоляниново вступают в острый конфликт с политикой компании и не имеют никакого права на существование», — отметил на расширенном совещании у начальника Дальневосточной железной дороги председатель Дорпрофжел на ДВЖД Александр Наговицин.

В Дорпрофжел на ДВЖД подчеркивают, что нарушения охраны труда на станциях Облучье и Смоляниново могут войти у работников в привычку, и они будут готовы пойти на любой риск для жизни, здоровья и обеспечения безопасности движения поездов в целях выполнения производственных задач. Наглядный пример — недавний сход грузового поезда на Горьковской железной дороге, когда погиб один работник и с рельсов сошло 35 вагонов с мазутом. Событие произошло по вине опытных работников, которые привыкли работать с нарушениями норм безопасности, как дальневосточные осмотрщики — правил охраны труда.

ФОТО ИЗ АРХИВА ДОРПРОФЖЕЛ НА ДВЖД

В междупутье парков станции Облучье негабарит везде

КОРОТКО

Грядет укрупнение

В АО «Железнодорожная торговая компания» в этом году появится новый филиал. Произойдет это за счет слияния. Новосибирский филиал укрупнится и будет переименован в Сибирский, к нему перейдут активы и обязательства Красноярского филиала.

По мнению руководства АО «ЖТК», это позволит повысить эффективность управления. Кстати, оптимизируют только административные процессы. Работников, занятых на производстве, сокращение не коснется, они продолжат трудиться в полном составе.

«Под сокращение попадут работники аппарата управления Красноярского филиала, порядка 15 человек», — говорит председатель ППО АО «ЖТК» Елена Терещенко.

Процесс объединения уже запущен. Профсоюзная организация будет следить, чтобы в отношении работников, попадающих под сокращение, было соблюдено трудовое законодательство.

В новый год с ремонтом

Приятным подарком стал для дежурных по переезду на 1485 км Аксаковской дистанции пути Куйбышевской магистрали ремонт служебного объекта. Строительные подрядчики заменили оконные конструкции и систему отопления, утеплили пол, смонтировали новую входную группу, а профком помог приобрести новую бытовую технику.

Заплатили за работу

После вмешательства правовой инспекции труда работнику Свердловской дирекции управления движением оплачена дополнительная работа.

Проверка правовой инспекции Дорпрофжел на СвЖД установила, что железнодорожник два года выполнял не свойственные ему трудовые функции по устной договоренности с руководством подразделения. Однако денег он не получил.

«Трудовые права работника после нашей проверки восстановили, — констатировала главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на СвЖД Наталья Богданова. — Однако напомню, что сотрудник обязан выполнять только те трудовые обязанности и работу, которые прописаны в трудовом договоре и должностной инструкции. Требовать выполнения иной работы администрация может только в том случае, если железнодорожник дал письменное согласие на ее выполнение и стороны трудовых отношений договорились о сроке возложения работы и размере доплаты за нее с учетом содержания и объема».

СИГНАЛ
№ 02 (1030) 21–27 января 2021 года

ДЕТИ

Терапия в конюшне

ФОТО ИЗ АРХИВА ДОРПРОФЖЕЛ НА МЖД

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Особенные дети железнодорожников Орловско-Курского региона поучаствовали в сеансе иппотерапии. Акция проходила впервые, а помогали им в этом волонтеры молодежного актива.

«Во время каникул традиционно проходит много мероприятий для детей железнодорожников, но среди них есть такие, которым не подходит общепринятый формат, — рассказывает член молодежного совета Орловско-Курского региона Екатерина Кремса. — Для них лучшим подарком стало общение с лошадьми».

Происходило все в конном дворе «Вязки» под Орлом. Инструкторы под присмотром тренера-реабилитолога, иппотерапевта, дефектолога Марии Семенихиной учились контакту с лошадьми.

«Нам выдали четырех лошадей. Дети прошли инструктаж, надели шлемы. Кроме катания было общение с животными, что для таких ребят имеет огромное значение. Лошадь — это мощь, грация и интеллект. Дети их гладили, кормили, учились преодолевать свои страхи. Лошадь ведь очень крупная, и зубы у нее большие, страшно. Но работники способствовали тому, чтобы детки смогли раскрепоститься и освоиться, под конец они к лошадям уже и в рот, и в нос, и в глаза лезли, и все были счастливы», — рассказывает Екатерина.

Потом провели экскурсию по конюшне, позволили ребятам кормить стоящих в денниках лошадей и про каждую рассказывали: как зовут, каким видом верховой езды или спортом занимается, какие имеет особенности. И дети словно оттаивали, раскрывались.

Волонтеры Орловско-Курского региона присматривали за мальчишками и девчонками, фотографировали. Старались сделать так, чтобы родители не отвлекались на селфи, а занимались детьми.

Под конец поездки волонтеры вручили детям подарки. «В декабре мы собирали канцелярию для кризисного центра, и люди очень активно откликнулись. Пожертвований было так много, что их хватило не только на кризисный центр, но и небольшие подарочки для детей, участвовавших в сеансе иппотерапии», — говорит Екатерина.

ФОТОФАКТ

Профактив Оренбургского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД поблагодарил за труд врачей ЧУЗ «Клиническая больница сети «РЖД–Медицина» города Оренбург».

В октябре прошлого года медицинское учреждение было перепрофилировано в ковид–госпиталь. Здесь лечение от коронавирусной инфекции помимо местных жителей проходят и железнодорожники.

Круглосуточно борются за человеческие жизни более 70 врачей и медсестер — членов РОСПРОФЖЕЛ. Для их более комфортного отдыха и питания профсоюз приобрел термопоты, микроволновые печи и телевизор.

ДОСУГ

Не можешь петь? Танцуй!

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Череда виртуальных конкурсов закружила работников Улан-Удэнского локомотивовагоноремонтного завода группы компаний «ЛокоТех». Недавно стартовали сразу два — песенный и танцевальный.

ФОТО ИЗ АРХИВА СЕМЬИ СОЛОДУХИНЫХ

Семья Солодухиных выбрала для конкурса лирические песни о любви

«Пандемия, связанные с ней ограничения на культурно-массовые мероприятия, падение объемов производства отражаются на настроении работников, — говорит председатель ППО предприятия Валентин Нарожный. — Чтобы кардинально его улучшить, профком решил вовлечь членов профсоюза в онлайн-конкурсы и викторины».

Работники с интересом участвуют во всех мероприятиях, ведь на заводе 36 подразделений, даже если по одному от каждого — уже набирается большая конкурсная программа. Здесь трудится много творческих семей, некоторые не пропускают ни одного состязания. Семьи Наталенко, Бальчуговых, Васильевых, Солодухины, например. Так же активно работает заводское творческое объединение «Новая волна» — постоянный участник всех культурных мероприятий.

В декабре — начале января прошло несколько новогодних конкурсов, а сейчас стартовали сразу два — «Семья поет» и «Танцующая семья», которые продлятся до 22 января.

«Мы с супругом решили участвовать в конкурсе «Семья поет», — говорит председатель молодежного совета ППО Анастасия Солодухина. — Мы очень активные люди. Муж мой Сергей — участник творческого объединения завода, а я — председатель молодежного совета. Нужно участвовать в мероприятиях, а не лежать на диване. Муж у меня поющий, у него очень хорошо получается, а я пою немножко, по-любительски».

Настя работает распределителем работ в логистическом цехе, муж — слесарь по ремонту подвижного состава цеха металлических конструкций. Петь Сергей любит. Репертуар у него широкий от романсов, таких как «Очарована, околдована», до рэпа, который он только недавно попробовал читать.

На конкурс Солодухины готовят две песни, какую выберут — пока не определились. Но обе они из репертуара Ирины Круг и Алексея Брянцева: «Если бы не ты» и «Заходи ко мне во сне».

«Это, конечно, шансон, но песни лирические. Выбрали их потому, что мы год как поженились, и будем, так сказать, признаваться друг другу в любви. В выходные запишем видео и отправим на конкурс. Обыграем, конечно, с артистизмом», — говорит Анастасия Солодухина.

Артистичность, музыкальность, творческий подход и даже костюмы оценит жюри, в которое вошли председатель ППО, директор по персоналу завода, кадровики, молодежь.

«Наши конкурсы не только привлекают членов РОСПРОФЖЕЛ завода и ОП «Элмашремонт Улан-Удэ» к творческому досугу. Они и отношения в семье укрепляют, ведь совместная подготовка номеров способствует более тесному общению родителей и детей», — считает Валентин Нарожный.

РАЗВИТИЕ

Экспонаты для музея

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

Музей истории транспорта Владивостокского территориального управления Дальневосточной железной дороги пополнился новыми экспонатами.

Председатель ППО Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций Светлана Переверзева и сотрудники кадровой службы передали в дар музею современную форму движенцев.

«Хотим воссоздать кабинет дежурного по станции прошлого и настоящего, поэтому собираем экспонаты. Руководитель Владивостокского территориального управления Александр Говорин нашел для нас старый стол, которым раньше пользовались диспетчеры. Его должны привезти с одной из станций Хасанского направления, — говорит смотритель музея Виктор Щербаков. — И вот новый подарок — современная железнодорожная форма».

> **Музей не только пополняется новыми экспонатами, но и делится ими с коллегами.**

Кстати, музей не только пополняется новыми экспонатами, но и делится ими с коллегами. «По просьбе сотрудников одного из музеев китайского города Суйфэньхэ через движенцев станции Гродеково планируем передать телефон 30-х годов прошлого века — аналог того, по которому общались между собой железнодорожники двух стран», — уточнил Виктор Щербаков.

ИНТЕРВЬЮ

Женский вопрос

На предприятиях Куйбышевской железной дороги трудится 13,5 тыс. женщин. Это почти каждый третий работник. С учетом дочерних обществ холдинга «РЖД» и отраслевых учебных заведений женский состав насчитывает более 23 тыс. человек. Беседуем с руководителем комиссии Дорпрофжел на КбшЖД по гендерному равенству Ириной ЛОЩИНИНОЙ.

— Ирина Анатольевна, последние годы компания и отраслевой профсоюз обращают повышенное внимание на организацию труда женщин. Подвижки есть?

— Есть. Положителен уже сам факт внимания. Вот, к примеру, провели мониторинг условий женского труда, и взялись улучшить его условия там, где это возможно. За три квартала прошлого года получилось улучшить на 154 рабочих местах для почти 700 женщин — там, где на производственный процесс оказывают влияние вредные факторы. Всего же на таких рабочих местах по всей дороге трудятся около тысячи женщин.

Более весомую поддержку стали получать мероприятия по ремонту и обустройству комнат личной гигиены и санитарных узлов для женщин. Восемь таких объектов отремонтировали к концу прошлого года.

Профсоюз инициировал мероприятия по реализации дополнительных гарантий для женщин, работающих в сельской местности. Они нашли отражение в Трудовом кодексе.

Как председатель профсоюзной организации Пензенского центра организации работы железнодорожных станций отмечу работу в интересах женщин, проводимую в хозяйстве движения. Среди прочего, внедрение облегченных тормозных башмаков, полезные изменения технологии закрепления подвижного состава.

— К специальной и форменной одежде для работниц есть нарекания?

— Каких-то существенных мы пока не получали. Новый модельный ряд форменной одежды был разработан не так давно. Учтены многие предложения работниц. К примеру, наряду со стандартными комплектами введены дополнительные предметы защиты — маски, носки, жилеты, облегченная обувь. Более 40 млн руб. направила дорога в прошлом году на обеспечение женщин спецодеждой и средствами индивидуальной защиты, а профсоюз проводит мониторинг качества поступающих партий.

— Известные противовирусные ограничения повлекли за собой сложности в обучении, обмене опытом да и в обычном житейском взаимодействии. Как работодатели и профсоюз справляются с ними?

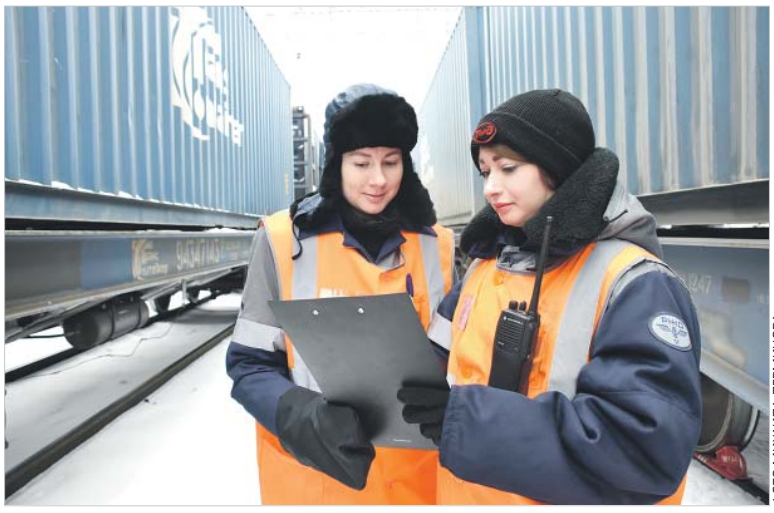


ФОТО МИХАИЛА ПЕРМИНОВА

— Широкое развитие получило создание разного рода онлайн-проектов для женщин, работающих в отрасли. Куйбышевская магистраль провела специальный форум, объединивших более 300 сотрудниц. А РОСПРОФЖЕЛ вместе с ОАО «РЖД» реализовали проект «Как быть успешной и счастливой».

Добавлю, что комиссия по гендерному равенству при Центральном комитете РОСПРОФЖЕЛ разрабатывает обучающую программу «Женщина — профсоюзный лидер». Она будет включать занятия по развитию стратегического мышления, коммуникабельности, работы в команде, нацеленности на результат, развитию психологической компетентности, навыков стрессоустойчивости.

Беседовал
Вадим КОЖУХОВСКИЙ

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Вспомнить о мужчинах

«Сигнал» спросил у женщин: чего вам не хватает для более комфортных условий работы?

Ольга ЖУРАВСКАЯ,
дежурная по переезду Магнитогорской дистанции пути:

— В ноябре прошлого года я вышла из декретного отпуска и была приятно удивлена новшествам. Порадовало, что в компании реализуется множество мероприятий в поддержку женщин.

Как молодой маме мне бы очень хотелось, чтобы уделили внимание вопросу применения удаленного режима работы для некоторых профессий, где это возможно.

Как и для любой женщины, для меня важен комфорт на рабочем месте. Так, к примеру, считаю необходимым на переездах по периметру поста дежурных установить застекленные веранды, чтобы от проходящего поезда не летела грязь, пыль, снег и холодный ветер.

Юлия КОСТИЦЫНА,
председатель ППО Екатеринбургской дирекции связи:

— Чувствую, что уже пошел перекос, избыточное внимание к труду женщин. Это выражается и в том, что требуется отчет в разные места по одним и тем же формам отчетности. Надо понять, что первично: мероприятие или же отчет по нему.

Сделано очень много для комфортных условий труда женщин, поэтому порой возникает желание такое же делать для мужчин. Они тоже люди, имеющие свои интересы.

Дина ПОЛЯНИЧЕВА,
специалист по управлению персоналом эксплуатационного вагонного депо Брянск:

— Наступила зима и, как следствие, привлечение всех работников к снегоборьбе. Необходимо отменить участие в ней женщин. Ведь это тяжелый физический труд в течение рабочего дня на железнодорожных путях, где отсутствуют элементарные условия для удовлетворения физиологических потребностей. Теплой одежды и обуви для выполнения данного вида работ тоже нет.

Юлия ЩЕРБАК,
оператор по ремонту и обслуживанию вагонов ПТО Орел вагонного эксплуатационного депо Тула:

— Предлагаю рассмотреть вопрос о замене спецодежды для женщин — работниц вагонного хозяйства по должности «оператор по ремонту и обслуживанию вагонов и контейнеров, а именно заменить халат на белую рубашку фирменного стиля».

Ольга СЕРГЕЕВА,
председатель ППО Хабаровской дирекции связи:

— Планируем в нашем Доме связи оборудовать детскую комнату. Даже есть под нее небольшое помещение. Надо закупить канцелярию. Руководство наше идею поддерживает.

Вопрос актуальный, потому что зачастую приходится забирать детей из детского сада, а потом возвращаться на работу, чтобы завершить какое-то дело. И дети в ожидании мам сидят в коридоре.

А в целом железнодорожницы вниманием работодателя и профсоюза не обделены. Постоянно улучшаются условия труда, недалеко от работы располагаются железнодорожные детские сады, что очень удобно. Они учитывают специфику нашей работы: уже в 07:25 можно привести ребенка, есть дежурные группы. У нас хорошая медицина. Как говорится, жаловаться не на что.

Елена МАМИЧЕВА,
инженер по подготовке кадров Калужской дистанции пути:

— Совместный семейный отдых — лучший способ сохранения и укрепления семьи. Большое влияние на детей оказывает то, как родители проводят время в кругу своей семьи.

Московская дирекция инфраструктуры путевки на отдых предоставляет нам в полном объеме в соответствии с заявками, но, к сожалению, они не семейные, и зачастую работники отказываются от них. Предлагаю вернуться к практике семейных путевок.

Светлана ПЛОТНИКОВА,
оператор по ремонту и обслуживанию вагонов и контейнеров эксплуатационного вагонного депо Брянск:

— Рабочая смена оператора вагонного депо длится 12 часов. Это постоянное сидение у пульта управления при техническом обслуживании поездов. При этом используются обычные кресла или стулья. Для более комфортной работы необходимы специальные ортопедические кресла или съемные приспособления для спины и для ног.

Татьяна НОВИКОВА,
дежурный по переезду Орловской дистанции пути:

— В связи с выполнением физических работ по очистке переезда от снега, хотелось бы, чтобы переезды укомплектовали бензиновыми, роторными снегоуборщиками.

Екатерина ПЕТРОВА,
ведущий специалист по охране труда эксплуатационного вагонного депо Новосокольники, председатель ППО:

— Очень хочется, чтобы на станции открыли столовую для работников. Ещё — чтобы положительно решался вопрос установки кондиционеров и куллеров. Понимаю, что это за счет работодателя, но лимиты экономят, и эти привычные вещи сегодня стали из области фантастики.

Но самая большая проблема — это санитарные помещения на малодеятельных станциях и в горловинах станций.

Да, на предприятия поставляются модульные пункты обогрева для работников, а вот санитарные помещения к ним не предусмотрены. Есть поставка санитарно-гигиенических комплексов, но зачастую их невозможно подключить к коммуникациям.

Стелла РЫТОВА,
председатель ППО Санкт-Петербургского центра организации работ железнодорожных станций:

— Женщины-железнодорожницы, например дежурные по станции, проводят за пультом 12 часов. Поэтому рабочее место должно быть комфортным и соответствовать условиями труда и отдыха.

Также не секрет, что для женщин главное — семья. К сожалению, сейчас нет возможности предоставления семейных путевок, а оплатить полную стоимость за всех членов семьей просто не по карману.

СИГНАЛ
№ 02 (1030) 21–27 января 2021 года

ИНСПЕКТОР

Фанат своей работы

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

Машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново Дальневосточной магистрали Валерий Семенцов отпраздновал юбилей — 20 лет в должности общественного инспектора по безопасности движения поездов.

ФОТО АВТОРА

Валерий с детства мечтал о железной дороге. Он вырос в небольшой украинской деревне, далекой от тепловозных гудков. Возможности выучиться на машиниста у парня в то время не было. Получив «корочки» водителя, он отправился в армию. Служил три года на Тихоокеанском флоте, на большом противолодочном корабле «Маршал Ворошилов».

Толкового парня там быстро заметили. Когда командир команды рулевых уходил в запас, Валерий занял его место. Спустя много лет, уже будучи машинистом, Семенцов встретил своего сослуживца: проезжая станцию Свиягино, по рации услышал доклад дежурного Андрея Херувимова. Так что теперь армейских товарищей объединяла не только служба.

Демобилизовавшись, Валерий решил остаться в Приморье. Работал участковым инспектором, а в 1996 году по совету мастера локомотивного депо Смоляниново Павла Демина решил сделать шаг к мечте и стать помощником машиниста.

«Своего первого наставника, машиниста Андрея Николаевича Хоменко вспоминаю с уважением. Он обучал меня азам новой профессии. И не только на практике, инструкции приходилось зубрить наизусть, за что я ему очень благодарен, — вспоминает Валерий Семенцов. — Этот период был очень насыщенным. В 2000 году я поступил в профильный институт и параллельно начал учиться на машиниста. Новый этап требовал еще большей ответственности. Теперь уже я начал обкатывать молодых помощников. За это время из тех ребят 10 человек стали действующими машинистами. Считаю это своим достижением. В 2007 году я принимал участие в опытных поездках «Ермаков».

Все это время Валерий Семенцов выполнял обязанности общественного инспектора. Его главный девиз — «Безопасность превыше всего».

«В двухтысячные годы нас было всего три человека, а сейчас восемь инспекторов в депо, — продолжает он. — Любое замечание фиксируется и устраняется. А раньше руководители смежных служб могли и проигнорировать сигнал. Считаю это направление в работе очень важным. Мы не только видим нарушения, но и стараемся действовать на предупреждение. Был в моей практике и особенный случай. Мы возвращались из Уссурийска, а навстречу должен был идти пассажирский поезд. Вдруг на соседнем пути я увидел отсутствие болтов стыкового соединения. Времени, чтобы сообщить дежурному по станции, не было, счет шел на секунды. Я быстро связался с машинистом «пассажирника». Состав он успел остановить».

Валерий Семенцов четыре года работал машинистом-инструктором. Но душа рвалась в кабину. «Да и проще мне так заниматься вопросами безопасности. Сейчас, например, проверяю дома отдыха локомотивных бригад. На станциях Находка и Находка-Восточная нет сушилок для обуви. Вроде мелочь, а серьезное упущение. Здоровье бригад должно быть в приоритете», — продолжает он.

В месяц в среднем инспектор выдает около 50 замечаний. Всегда реагирует, если видит, что работник на путях не соблюдает меры безопасности. «Откуда эта дотошность? В моей практике случались наезды на людей, — продолжает Валерий. — К сожалению, локомотивные бригады не застрахованы от этого. Поэтому прикладываю массу сил, чтобы с работниками проводился инструктаж, а установленные знаки предупреждали их об опасности. Самое дорогое — жизнь человека. И компромиссов в работе, задача которой сохранить ее, быть не должно».

Раз в месяц руководитель депо Вадим Груша и председатель первичной профсоюзной организации Дмитрий Карцевич обязательно проводят совещание с общественными инспекторами депо. Это помогает работать в эффективном тандеме.

«До сих пор про себя говорю: я фанат своей работы. Получаю огромное удовольствие от каждого дня в профессии. Может, потому что долго шел к своей мечте? Это ощущение призвания хочу передать и трем сыновьям, — улыбается Валерий Семенцов. — Тогда и трудности воспринимаются легче, и сделать ты можешь в разы больше. Я вообще очень счастливый человек. У меня хорошая семья, любимая работа. Между делом, например, успел стать почетным донором России. Характер такой — не могу не подставить плечо, пройти мимо нарушений. Может, и считают меня в депо коллеги слишком требовательным, но ведь эту планку я держу в первую очередь и перед собой. Этому учили меня машинисты старой закалки».

БДИТЕЛЬНОСТЬ

Оградить от опасности

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

Грамотные действия общественного инспектора по безопасности движения Марии Зайцевой позволили предотвратить беду на станции Курган.

В тот день дежурная по парку Курганского центра организации работы железнодорожных станций Мария Зайцева находилась на посадочной платформе центрального вокзала станции Курган. Она ждала готовность пассажирского поезда № 182/181 к отправлению. Ничего необычного не предвещало. Осмотрщик-ремонтник поездов, осмотрев вагоны, сообщил по рации дежурной, что поезд к отправлению готов. В это время раздался странный треск. По словам Марии, как будто оборвалась натянутая струна.

Оказалось, что на седьмом пассажирском пути произошел обрыв несущего троса, находящегося под напряжением 3300 вольт. Он провис над землей на расстоянии полутора метров, создавая угрозу для пассажиров и железнодорожников.

«Когда устраивалась на работу я, как и все коллеги прошла инструктажи, ознакомилась с правилами технической эксплуатации. Согласно им при выявлении неисправностей сооружений, устройств или повреждения подвижного состава, создающих угрозу безопасности движения или загрязнения окружающей среды, работник должен немедленно принять меры для ограждения опасного места до устранения неисправности. Тогда я не задумывалась о значении этих правил. Но в сложившейся нештатной ситуации алгоритм действий сразу всплыл в памяти», — рассказывает Мария Зайцева.

Дежурная по парку вместе с осмотрщиком-ремонтником, соблюдая требования охраны труда, прошла вдоль платформы, осмотрела место повреждения и другие участки. Оградив опасное место, по рации она передала информацию об обрыве провода дежурным по станции Курган и энергодиспетчеру дистанции электроснабжения.

Благодаря правильным действиям Марии Зайцевой никто из граждан и железнодорожников не пострадал.

Девушка не считает свой поступок каким-то особенным. «Любой поступил бы на моем месте так же. Вопросы безопасности на железной дороге должны быть в приоритете для каждого работника. От этого зависит, вернется ли человек домой живым и невредимым. Потому я и стала общественным инспектором по безопасности, чтобы помогать коллегам в решении этой задачи», — рассказала Мария.

ФОТО АВТОРА

НАУКА

Насекомые мешают поездам

Разгадан секрет многоножек, останавливающих поезда в Японии.

Примерно раз в восемь лет на железной дороге в Японии случается «многоножковый» коллапс.

Потоки насекомых Parafontaria laminata armigera, обитающих в лиственных лесах страны, оказываются на рельсах в том или ином месте пути.

Поезд начинает скользить, и машинисты, как правило, вынуждены немедленно остановиться.

Задержки поездов бывают существенными и смещают график движения на несколько часов.

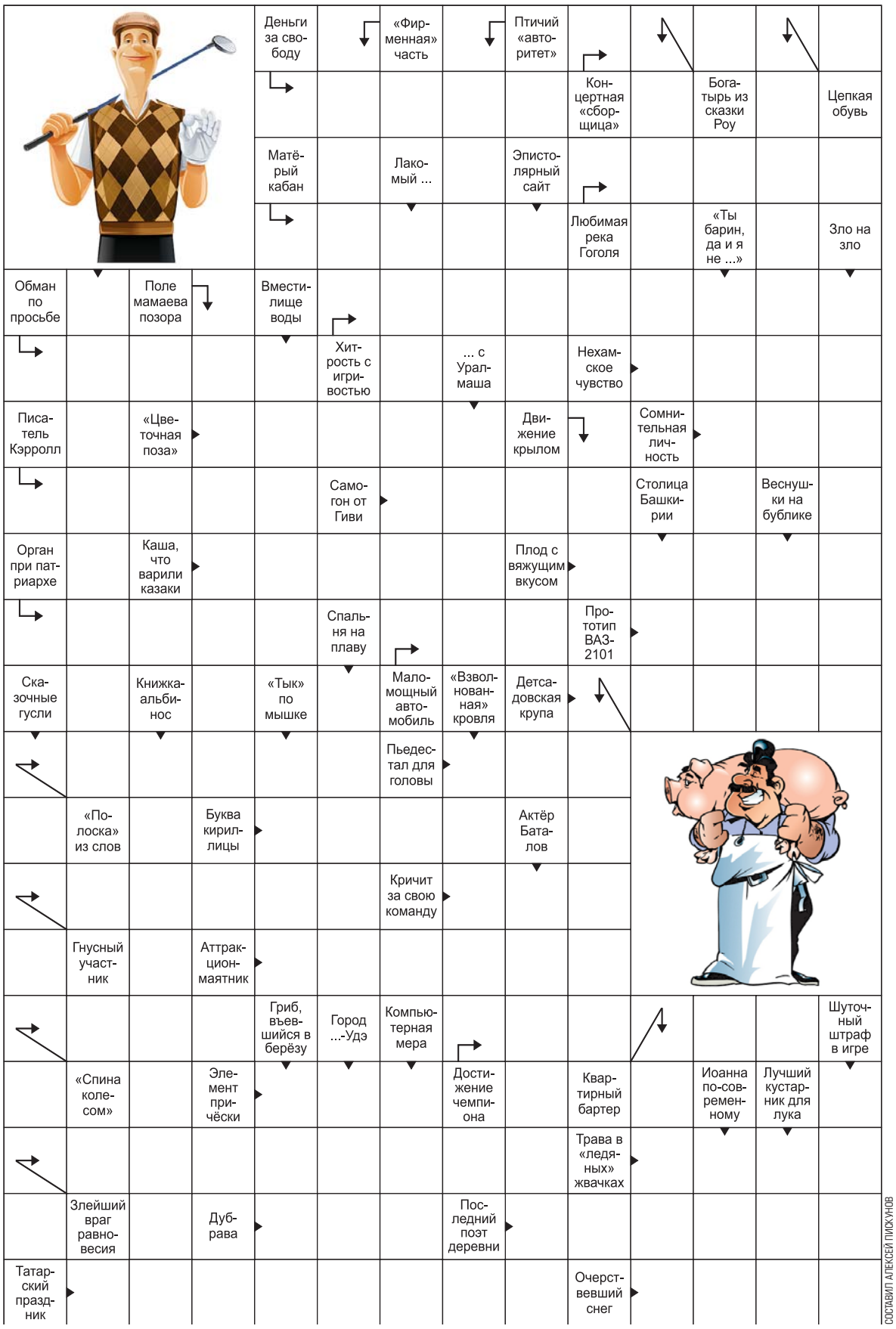
Разгадать секрет многоножковых нашествий пытаются давно. Ученые предполагали, что их может привлекать нагретый на солнце металл и отблески рельсов. Другие исследователи пытались связать «исход» многоножек с землетрясениями, которые в Японии случаются нередко.

Наконец, японским экологам, ведущим наблюдения за странными циклами многоножек с 1972 года, удалось найти разгадку. Как оказалось, жизненный цикл Parafontaria laminata armigera составляет восемь лет. Уже само по себе это удивительно, так как до сих пор такой продолжительностью жизни среди насекомых могли похвастаться разве что цикады.

Примерно семь лет требуется многоножкам, чтобы преодолеть путь от яйца до взрослой особи, и еще год они существуют как имаго.

Зрелости Parafontaria laminata достигают на седьмой год в сентябре-октябре. Именно в это время они и начинают расползаться в радиусе до 50 м от мест своего обитания, заползая и на железную дорогу.

Статья ученых опубликована в Royal Society Open Science.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 1

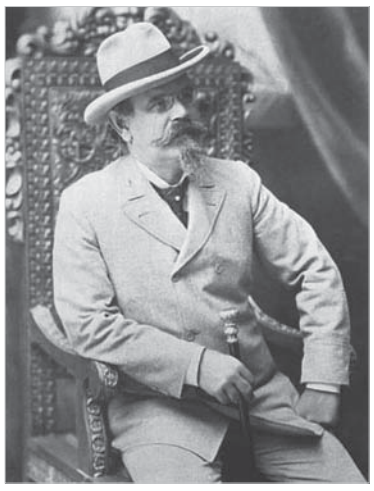
По горизонтали: Костяк. Изотоп. Бездушие. Нудист. Луч. Луи. Сальто. Сантехник. Нота. Скирда. Мир. Гак. Зона. Лоза. Нал. Чешуя. Ока. Ярка. Вор. Трапеза. Токио. Сан. Вдох. Тромб. Эму. Ротару. Полгода. Износ. Улов. Тесьма. Стелька.

По вертикали: Фитнес. Поддон. Бобслеист. Кедр. Сошка. Ягель. Петух. Лечо. Утятина. Индиго. Скидка. Лен. Омон. Арал. Разновес. Лямка. Черное. Штатив. Тарантул. Коза. Род. Король. Облава. Обуза. Грот. Атос. Эпос. Мост. Рим. Гул. Док.

ИСТОРИЯ

Создатель «Солнечного города»

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»



«Магадан — почти что Сочи. Солнце греет, но не очень». Эти строки, посвященные столице Колымского края, исчерпывающе описывают и другой город — Санкт-Петербург, хоть и находится он на другом конце страны. Тем не менее многие любят «Петра творенье».

Любил и тезка Петра I — Петр Алексеевич Дементьев. Не будучи уроженцем Северной столицы, он, тем не менее, волею судьбы оказавшись в Америке, во Флориде, основал там свой Санкт-Петербург — Сент-Питерсберг на местный лад. И более того — построил там железную дорогу, давшую толчок освоению полуострова, главными обитателями которого до того были крокодилы и ядовитые змеи.

Причина, по которой вроде бы успешный предводитель дворянства Весьегонского уезда Тверской губернии в самом начале 1880-х годов оставил все (семью с детьми тоже — правда, временно) и подался за океан, неизвестна историкам до сих пор. Так или иначе, на тот момент у Дементьева в багаже насчитывалось несколько сотен долларов — и все. Английского он не знал, но вез с собой учебник…

Прибыв в Америку, Петр Алексеевич решил обосноваться во Флориде — тогда в одном из самых плохо освоенных и малонаселенных штатов, поскольку там можно было дешево купить землю. Дементьев осел в городке Лонгвуд, где приобрел долю на местной лесопилке. Он перевез из России жену с детьми и приступил к освоению новых земель: «Нервов моих, с которыми я так возился в России, — как не бывало. Точно их повытаскивал кто из моего тела. Когда мои десять акров были вычищены и молодой апельсиновый сад посажен, я уже перестал бояться — я знал, что могу работать и не умру с голоду».

Годы тяжелого труда увенчались успехом: Дементьев выкупил лесопилку у партнеров и занялся строительным бизнесом — сначала как поставщик шпал, а чуть позже как создатель собственной железнодорожной компании — «Железной дороги Апельсинового пояса», которую позже стали называть «Трансфлоридской».

Магистраль, построенная Петром Алексеевичем, пересекла полуостров с Востока на Запад, от реки Сент-Джонс до Мексиканского залива. Стройка шла тяжело — приходилось преодолевать лесные чащи, реки, болота. Временами все грозило остановиться из-за нехватки денег на оплату труда рабочих. Однако к лету 1888 года 245-километровую магистраль все-таки построили — 8 июня первый поезд прибыл на конечную станцию на полуострове Пинеллас в бухте Тампа. Там Дементьев выстроил вокзал, гостиницу и пирс, а город, заложенный в тот момент, назвал Сент-Питерсбергом, поскольку уже отчасти стал американцем.

Флоридский «Санкт-Петербург» часто именуют «Солнечным городом», так как солнце там светит порядка 360 дней в году (Книга рекордов Гиннесса зарегистрировала рекорд — 768 таких дней подряд). В 1989 году во Флориде установили памятник Петру Дементьеву, а в 1988 вышла книга журналиста Альберта Перри, посвященная Петру Алексеевичу. Так что создателя «Солнечного города» помнят.

СИГНАЛ
№ 02 (1030) 21–27 января 2021 года

ЗА РУЛЕМ

Техосмотр онлайн

Получать диагностические карты, не предъявляя для осмотра автомобили, с 1 марта станет невозможно, поскольку вступают в силу новые правила их оформления.

«Основная цель новых правил, — говорит заместитель начальника управления по организации техосмотра и аккредитации Российского союза страховщиков Алексей Зоткин, — создание механизма противодействия практике оформления диагностических карт без реального проведения процедуры техосмотра».

Для этого разработана специальная система ЕАИСТО, в которую по прибытии машины на пункт техосмотра представитель оператора (или авторизованный техник) должен будет войти с помощью своей электронной подписи.

Техосмотр начнется, когда в систему будет внесена первая фотография автомобиля. И далее в режиме онлайн начнется процедура ТО, которая будет записываться на видеокамеру. На фото должна быть хорошо видна передняя часть машины, где можно распознать марку, цвет и регистрационный знак.

В обязательном порядке будут записываться и заноситься в систему координаты автомобиля. Они должны совпадать с координатами пункта техосмотра из реестра аккредитованных операторов. Это нужно для того, чтобы проверяющая сторона могла удостовериться в том, что машина реально прошла техосмотр в указанном сервисе в указанное время.

Все фотографии надлежит подписать квалифицированной электронной подписью, чтобы не дать мошенникам возможность подделать данные.

Если что-то будет нарушено, то система не даст возможности продолжить оформление. Если все будет исполнено без нарушений, диагностическая карта будет сформирована и оформлена в электронном виде.

«Бумажный документ о прохождении ТО также будет приниматься в страховых компаниях, — уточнил заместитель исполнительного директора Российского союза страховщиков Сергей Ефремов, — но приоритетной (а в дальнейшем и основной) все-таки будет электронная версия диагностической карты».

Кстати, система ЕАИСТО будет фиксировать и количество приехавших на техосмотр автомобилей в соответствии с пропускной способностью пункта ТО. И если заявлено 15 машин в день, 16-я техосмотр уже не пройдет. Это должно избавить рынок техосмотра от серых схем.

Конечно, всех волнует цена вопроса. Ведь до сих пор покупка диагностической карты обходилась недорого. «Мы не можем гарантировать, что стоимость оформления диагностической карты останется на прежнем уровне, — считает Сергей Ефремов. — Видимо, в ряде регионов цена поднимется, потому что она низка, а в других останется на прежнем уровне».

По мнению операторов, которые будут проводить техосмотр, цена услуги должна регулироваться рынком. Однако Минэкономразвития предлагает установить нижнюю планку тарифа, от которой будут отталкиваться операторы. Свою методику расчета стоимости процедуры готовит и ФАС, которая предлагает вывести формулу справедливой цены, ограничив ее верхней планкой. Этот вопрос будет решен в ближайшее время.

А вот сумма штрафов за нарушение процедуры прохождения техосмотра уже определена: 2 тыс. руб. Водителей, купивших диагностическую карту, минуя систему ЕАИСТО, будут штрафовать камеры и сотрудники ГИБДД на посту. Отсутствие (наличие) техосмотра будет определяться по госномеру автомобиля.

Новые штрафы за отсутствие техосмотра, а также за нарушение правил диагностики вступят в силу с 1 марта 2022 года.

Список операторов, получивших аккредитацию на проведение техосмотра, будет опубликован до 1 марта этого года.

Операторы и сотрудники страховых компаний, которые рискнут выдавать диагностические карты без проверки технического состояния автомобиля, заплатят штраф от 5 тыс. руб. (если виновным признают сотрудника) до 300 тыс. руб. (если ответственность возложат на юридическое лицо). Компании, выдающие диагностические карты, но не аккредитованные в РСА, будут нести уголовную ответственность за незаконное предпринимательство.

АКЦЕНТ

Не играй с огнем

С января ужесточены правила противопожарного режима.

Это, по словам директора Департамента надзорной деятельности и профилактической работы МЧС России Рината Еникеева, должно создать условия для обеспечения противопожарной безопасности.

В новых правилах, например, уточнены требования по устройству шлагбаумов на придворовых территориях. Теперь их установка разрешена при условии беспрепятственного проезда пожарной техники. «Допускается ручное открывание при организации круглосуточного дежурства персонала непосредственно у места установки шлагбаума, — уточнил Ринат Еникеев, — а также у ворот, ограждения и прочих технических средств на проездах или дистанционно при устройстве видео- и аудиосвязи с местом их установки». В противном случае шлагбаумы должны быть демонтированы.

Много разговоров было о том, что теперь запретят на территории частных домов сжигать мусор, разводить костры и жарить шашлык на открытом огне. Однако все это делать можно, но на расстоянии не менее 50 м от строений. Если речь идет о сжигании, например, веток или сухой травы в металлической бочке, то она должна быть установлена более чем в 25 м от построек и при этом должна закрываться крышкой и не иметь прогаров.

Кстати, разводить открытый огонь можно лишь в безветренную погоду.

Теперь категорически нельзя оставлять без присмотра горящие свечи и керосиновые лампы, а также устанавливать в жилых зданиях (на дачах, например) металлические печи отопления незаводского производства.

В подвалах и цокольных этажах зданий теперь нельзя размещать мебельные склады, детские центры, а также организовывать производства и мастерские.

ПРАВИЛА

А у вас в квартире газ

С 1 января пользоваться неисправной газовой плитой, равно как и оборудованием, не прошедшим необходимую диагностическую проверку, запрещено даже для приготовления пищи.

Конечно, это и раньше было нельзя. Но приходил проверяющий из муниципальной газовой службы и, обнаружив нарушение, только предупреждал о нем владельца квартиры, которого просил расписаться в «Журнале учета проверок» и уходил. Если хозяин не хотел ничего менять, то так все и оставалось до будущей проверки, поскольку ни штрафов, никаких других санкций предусмотрено не было.

Теперь владельцам жилых помещений с газовыми плитами придется самим на платной основе заключать договор с газовой компанией на техобслуживание оборудования. А в преддверии очередной проверки муниципальной газовой службы (даты публикуются на их сайтах) вызывать специалистов из компании, с которой заключен договор, чтобы они определили, все ли нормы установки газового оборудования и меры безопасности соблюдены, а при необходимости — устранили нарушения, почистили газовые горелки и заменили поврежденные элементы.

Также проверяющие попросят предъявить договор на техобслуживание и документы, подтверждающие прохождение очередной проверки.

В крупных городах заботу о заключении договора и организации проверок берут на себя управляющие компании.

А вот владельцам квартир в домах, где управляющие компании не работают, а также частных домов придется брать эту заботу на себя. Им нужно постоянно отслеживать на сайтах своей муниципальной газовой службы, когда будет очередная проверка и к моменту ее проведения пригласить специалистов из компании, с которой заключен договор на техобслуживание. Это нужно, чтобы в техническом паспорте, который выдается при покупке газовой плиты, ими была сделана отметка о диагностике, выявленных неполадках и проведенном ремонте. Если в техпаспорте ее не окажется вовремя, — придется платить штраф.

Владелец жилого помещения может быть привлечен к административной ответственности с уплатой штрафа в сумме 2 тыс. руб. и за отсутствие договора на техническое обслуживание. Такое же наказание ждет тех, кто откажется пустить в свою квартиру или дом проверяющую инспекцию. И в том, и в другом случае подача газа в помещение будет приостановлена.

Ирина ПАВЛОВА, корр. «Сигнала»

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: 19.01.2021 г. №