Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 16 (1044)
20–26 МАЯ
2021 ГОДА

КОЛДОГОВОР

# Совместный результат

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

*В прошлом году с помощью антикризисных мер удалось сохранить коллектив и в полном объеме выполнить колдоговор*

**ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,**
корр. «Сигнала»

**Коллективный договор ОАО «РЖД» в 2020 году выполнен в полном объеме — к такому выводу пришли участники совместного заседания правления компании и профсоюзного комитета ее первичной профсоюзной организации.**

В прошлом году компании и профсоюзу пришлось работать в условиях пандемии и карантина, которые создали новые риски и угрозы. Тем не менее, как отметил генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров, значимым результатом совместной работы стала реализация комплекса антикризисных мер. С их помощью удалось сохранить коллектив и полностью предоставить гарантии и льготы, предусмотренные коллективным договором, не допустить снижения доходов.

Так, среднемесячная зарплата выросла на 4,9%. А реальная, благодаря индексации, предусмотренной колдоговором, увеличилась на 1,5%.

«Своевременное принятие решений о сохранении заработной платы, приостановлении оптимизационных мероприятий, перевод на дистанционную работу, переход в онлайн-режим практически всех культурных, спортивных и даже детских программ стали нашим исключительным преимуществом», — отметил председатель профсоюза Сергей Черногаев. — Безусловно, этому во многом способствовало подписание дополнительного Соглашения к коллективному договору».

Как сообщил заместитель генерального директора компании Дмитрий Шаханов, более 115 тыс. железнодорожников в сжатые сроки перешли на удаленный формат работы с соблюдением всех требований законодательства. Отдельным распоряжением были утверждены размеры компенсации расходов за дистанционный труд. Кроме того, осуществлялась доплата до среднего заработка тем, кто находился на вынужденном карантине.

Оперативно решались вопросы медицинского обеспечения: перепрофилировано пять стационаров, организована бесплатная линия для консультаций пациентов, дооснащены лаборатории сети, проведено около 2 млн исследований.

Благодаря финансированию мероприятий по созданию комфортных условий труда — а в прошлом году они были улучшены на 41 тыс. рабочих мест, сокращена доля рабочих мест с вредными факторами, на 22% снизился производственный травматизм.

«Совместная работа позволила достигнуть положительной динамики снижения производственного травматизма и транспортных происшествий, — прокомментировал Сергей Черногаев. — Тем не менее, допущенные в 2020 году случаи травматизма на производстве и нарушения безопасности движения говорят о необходимости повышения уровня ответственности работников».

На решение этих задач направлен, в частности, корпоративный проект «Аксиома ответственности». Его цель — сформировать у работника систему личных убеждений — осознанную ответственность за свою безопасность и безопасность других.

*Окончание на 2 стр.*

САПОГИ НЕ ПОДОШЛИ БАМУ
СТР. 2

КОМФОРТНО, ВКУСНО, СЫТНО
СТР. 4

БРЕНД БЕЗОПАСНОСТИ
СТР. 6

СЕМЬ КИЛОМЕТРОВ ПОД ВОДОЙ
СТР. 8

## НОВОСТИ

### ЗАЯВЛЕНИЕ НЕ ПОНАДОБИТСЯ

Вступил в силу закон, согласно которому россиянам различные меры соцподдержки будут оказываться в беззаявительном порядке. По сообщениям «Парламентской газеты», для назначения выплат будет использоваться Единая государственная информационная система социального обеспечения (ЕГИССО), по данным которой определяется, в какой жизненной ситуации находится гражданин и какая помощь ему нужна. Например, если ребенку исполнилось три года, его родителям начнут выплачивать пособие, о чем в личном кабинете появляется уведомление. До 1 января 2021 года чиновники собирали данные вручную, необходимые документы предоставляли сами получатели социальных пособий.

### ИНДЕКСАЦИЯ В МАЕ

Заработная плата работников АО «Железнодорожная торговая компания» проиндексирована с 1 мая — на 2,13%.

Ее провели в соответствии с подпунктом 3.2.4 действующего коллективного договора компании. Месячная тарифная ставка рабочего I разряда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда, с 1 мая составила 8325 руб.

### УПРОЩЕНИЕ ПОЛУЧЕНИЯ НАЛОГОВЫХ ВЫЧЕТОВ

С 20 мая станет проще получить имущественные (по расходам на приобретение жилья и погашение процентов по кредитам) и инвестиционные (по операциям, учитываемым на индивидуальном инвестиционном счете) налоговые вычеты.

Те, у кого есть «личный кабинет налогоплательщика», больше не будут заполнять налоговую декларацию по форме 3-НДФЛ и предоставлять подтверждающие документы. Контакты с налоговой будут через личный кабинет, а налоговики будут сами проверять право налогоплательщика на вычет.

### ЗАДЕРЖКА УСТРАНЕНА

Задержку в поставке отдельных видов спецодежды для эксплуатационного локомотивного депо Пенза Куйбышевской дирекции тяги по плану первого квартала устранили в апреле. Проблему поднимал профком предприятия. «Недостающая партия прибыла. Комиссионным порядком проверили ее качество и соответствие заявленным размерам. Все в норме», — рассказал председатель профсоюзной организации депо Николай Золкин.

СИГНАЛ
№ 16 (1044) 20–26 мая 2021 года

СПЕЦОДЕЖДА

# Сапоги не подошли БАМу

**НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,**
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

**На Дальневосточной магистрали испытали спецобувь с системой автономного обогрева. Работникам понравились ее дизайн и удобство, а вот низких температур БАМа технологическая новинка не выдержала.**

Сапоги кожаные с системой автономного обогрева для защиты от пониженных температур (производитель АО «ПТК Модерам», Санкт-Петербург) поступили на эксплуатационные испытания на предприятия Дальневосточной магистрали в рамках программы «Дальневосточная дорога — полигон опережающего развития».

Испытания проходили с 8 февраля по 31 марта на участках Беркакитской дистанции пути, эксплуатационного вагонного депо Тында и Тындинского центра организации работы железнодорожных станций.

Так, в дистанцию пути и в депо направили по пять пар обуви 42-го размера, которые носили в период испытательного срока пятеро осмотрщиков-ремонтников вагонов, двое монтеров пути, двое дорожных мастеров и один бригадир пути.

Опытная эксплуатация спецобуви проводилась при температуре от —2…—41 °С. О выявленных недостатках, плюсах и минусах модели железнодорожники оперативно сообщали специалистам по охране труда. Еженедельно предоставлялся отчет об испытаниях в Дирекцию инфраструктуры.

Характеристика технологической новинки выглядела многообещающей: греющий модуль встроен в стельку, аккумуляторы размещены в голенище обуви, время работы подогрева от 6 до 12 часов в температурном диапазоне от +36 °С… +60 °С, наличие влагозащищенной кнопки включения на голенище обуви с тремя уровнями нагрева. Но для морозов БАМа они не подошли.

«Сапоги с автономной системой обогрева на нашей дороге проходили испытание вагонниками на станции Хани, путейцами на Золотинке и движенцами на Беркаките, — рассказывает инженер первой категории службы охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля Дальневосточной дирекции инфраструктуры Вероника Марченко. — Вели дневник эксплуатации, отзывы записывали каждый день. Работникам понравилась подошва сапог из маслобензостойкой нитрильной резины, которая даже при сильных морозах не скользит, дизайн и удобство модели. Но, к сожалению, греют они в условиях северных морозов недостаточно хорошо».

На итоговых совещаниях в Беркакитской дистанции пути и Дальневосточной дирекции инфраструктуры рассмотрели результаты эксплуатационных испытаний новой спецобуви, у которой минусов, по оценке железнодорожников, испытывавших новинку, оказалось больше, чем плюсов.

При температуре ниже —30 °С модель спецобуви не удовлетворяет требованиям теплового комфорта даже при максимальном режиме обогрева. Осмотрщики-ремонтники отметили: в голенище сапоги плохо сгибаются, что доставляет дискомфорт при техническом обслуживании вагонов. Неудобна спецобувь и для работников с высоким взъемом стопы.

Также есть вопросы к системе обогрева. Например, при низких температурах (ниже —20 °С) снижается емкость аккумулятора и сокращается время работы системы подогрева по сравнению с заявленной. Разряд батареи на разных сапогах из одной пары происходит неравномерно. Аккумулятор требует ежедневной подзарядки. Обогрев стопы происходит неравномерно по всей площади: более сильный нагрев в средней части, а в области носка недостаточен, в том числе из-за металлического подноска, дающего эффект дополнительного охлаждения.

В итоге было принято решение не рекомендовать к применению на полигоне Дальневосточной магистрали сапоги, укомплектованные системой автономного обогрева, в испытываемой модификации для работников, выполняющих работы в IV и особом климатическом поясах при температурах воздуха ниже —25 °С. А для применения данной обуви при более низких температурах, необходимо внести конструктивные изменения в модель.

«По итогам эксплуатации спецобуви мы дали ряд рекомендаций разработчикам, — сообщила ведущий специалист по охране труда Беркакитской дистанции пути Марина Пискун. — В адрес производителя спецобуви направили предложения о доработке модели». В частности, увеличить толщину утеплителя для обеспечения теплозащитных свойств обуви, предусмотреть модификацию сапог для работников с высоким взъемом стопы, доработать систему обогрева. А еще — рассмотреть вариант выполнения данной модели с дополнительным вставным чулком вместо применения нагревательного элемента или съемной стелькой с подогревом и предусмотреть устройства для коллективной зарядки системы обогрева сапог.

ФОТО ИЗ АРХИВА ДОРПРОФЖЕЛ НА ДВЖД

***Новую спецобувь испытывали на ДВЖД в феврале и марте***

СОГЛАШЕНИЕ

# Найти родных

**ИРИНА ТОКАРЕВА,**
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

**Дорпрофжел на СвЖД и тюменская региональная общественная организация «Областной поисковый центр им. Артура Ольховского» подписали соглашение о сотрудничестве. Стороны договорились помогать друг другу в поиске родственников солдат, погибших во время Великой Отечественной войны, а также увековечении их памяти на полигоне магистрали.**

Сотрудничество началось с личной истории. «В 2019 году в соцсетях я наткнулась на репост из группы «Самоцвет-Курган» о розыске родственников солдата, останки которого найдены в Карелии. Личные данные из смертного медальона совпадали с некоторыми данными моих близких, — вспоминает специалист отдела организационной и кадровой работы, председатель Молодежного совета Дорпрофжел на СвЖД Наталья Благинина. — Оказалось, что этот солдат — мой дальний родственник. Спустя год представитель поискового центра Сергей Ночинский у вечного огня передал нашей семье его смертный медальон».

История тронула Наталью, и появилась идея партнерской программы: помочь отряду в поиске родственников пропавших без вести, а железнодорожникам — близких, не вернувшихся с фронта.

«Мы будем распространять информацию о людях, чьи останки найдены, — уточнила Наталья Благинина. — Сейчас разрабатываем алгоритм поиска через кадровый блок дороги и профсоюзный актив с предприятиями и подразделениями Свердловской магистрали».

Впрочем, поиском родных и распространением информации дело не закончится, в Молодежный совет Дорпрофжел уже обратились несколько членов профсоюза, которые захотели вступить в отряд и поехать в экспедицию. «Поэтому возникла идея — изучив опыт «Областного поискового центра им. Артура Ольховского», организовать свой отряд». Но пока это только намерения.

«К сожалению, еще очень много погибших воинов, родственники которых по-прежнему не знают, где они захоронены, — говорит председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гаращенко. — Отрадно, что в поисковых отрядах много молодежи. Поработав на раскопках или установлении личности погибшего, ребята прикасаются к истории и ощущают значимость подвига наших дедов и прадедов».

КОЛДОГОВОР

# Совместный результат

*Окончание. Начало на 1 стр.*

Несмотря на ограничения, связанные с пандемией, культурная и спортивно-массовая жизнь коллектива компании не была остановлена. Более 18 тыс. человек приняли участие в онлайн-фестивале «Семейные ценности и традиции». Более 7 тыс. детей железнодорожников стали участниками проекта «Страна железных дорог online» — для этого 52 детских оздоровительных лагеря были объединены в 15 виртуальных лагерей по дорожному принципу. Для четырех тыс. детей и подростков был реализован онлайн-проект «Узнай свою страну». Ребята имели возможность совершить виртуальные экскурсии по городам России и даже побывать в гостях у Деда Мороза в Великом Устюге.

Профсоюз софинансировал экскурсионные программы по России для работников, в которых смогли поучаствовать почти 17 тыс. человек.

Кроме того, в прошлом году в компании утвердили целевую программу «Ветераны РЖД» для поддержки интеллектуальных способностей, самореализации и творческого развития, а также медицинского обслуживания ветеранов.

Сергей Черногаев отметил также, что, исходя из вопросов, обсуждаемых на прошедших социально-экономических форумах, есть важное изменение: стало меньше общих для всех коллективов проблем. Прозвучавшие вопросы носят локальный характер и относятся к отдельным подразделениям или регионам. Практически все поступившие предложения направлены на улучшение технологии и условий работы, расширение льгот и гарантий колдоговора на более широкий круг работников.

«Вместе с тем на всех без исключения форумах звучало предложение о доиндексации заработной платы за 2020 год», — сказал Сергей Черногаев.

И такая возможность будет рассмотрена с учетом финансово-экономического положения компании по итогам работы за первое полугодие.

ОХРАНА ТРУДА

# Вернули операторов

НАТАЛЬЯ ОХОТНАЯ,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

**Благодаря настойчивости профсоюза на производственном участке станции Облучье с июня безопасность осмотрщиков-ремонтников вагонов эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 начнут обеспечивать пятеро вновь введенных в штатное расписание операторов.**

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

*Осмотрщики-ремонтники были вынуждены работать с серьезными нарушениями охраны труда, в июне ситуацию исправят*

«Приказ о введении в штатное расписание производственного участка станции Облучье пяти операторов по обслуживанию и ремонту вагонов и контейнеров подписан заместителем генерального директора ОАО «РЖД» — начальником Центральной дирекции инфраструктуры Геннадием Верховых, — рассказывает председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 Олег Готовченко. — С июня они начнут работать на производственном участке станции Облучье. Помещение под операторов уже выделили. Идет подбор кандидатур и их обучение».

Как писал «Сигнал» в № 2 2021 г., облученская проблема возникла далеко не вчера.

В 2016 году Дальневосточная дирекция инфраструктуры провела оптимизацию численности работников эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 на станции Облучье. Один из важнейших ПТО (пункт технического осмотра) на Дальневосточной железной дороге, относящийся к эксплуатационному вагонному депо, который сегодня в сутки пропускает немногим менее 90 пар поездов, перевели в разряд обыкновенного ПОТ (пункт опробования тормозов). А это привело к сокращению части осмотрщиков, а вместе с ними и всех облученских операторов, отвечавших за централизованное ограждение поездов.

С тех пор, рискуя здоровьем и жизнью, осмотрщики-ремонтники на станции Облучье были вынуждены работать с серьезными нарушениями охраны труда.

Парадокс в том, что пути данной станции 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 ими вручную. Притом, что после оптимизации в смене вместо 14 человек осталось девять.

«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. 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 работник не имеет права приступать к работе. Это неоспоримое требование было перечеркнуто в угоду оптимизации». Поэтому операторы на ПОТ Облучье — это производственная необходимость, позволяющая соблюсти требования охраны труда, обезопасить работников от несчастных случаев.

В конце апреля руководство ОАО «РЖД» с подачи профсоюза приняло решение о возвращении операторов на их законное место. «И это не просто результат отлично налаженного социального партнерства между профсоюзом и работодателем, а доказательство особого внимания компании к проблемам безопасности движения и охраны труда», — отметил заместитель председателя Дорпрофжел на ДВЖД Максим Глотов.

СИТУАЦИЯ

# Аутсорсера заставили работать

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

**В душевых помещениях цехов производственного участка «Южный Урал» Южно-Уральской дирекции по ремонту тягового подвижного состава и сервисного локомотивного депо Южный Урал решили проблему с уборкой.**

Работники двух предприятий трудятся вместе на одной производственной территории. Формально душевые находятся на балансе сервисного депо. За чистоту в них отвечает аутсорсинговая компания. Но с начала апреля наводить порядок в гигиенических помещениях стало некому, уборщицы отказались выходить на работу.

«Проблему озвучили на собрании наши работники. Уже через неделю из-за отсутствия уборки в душевой было невозможно не то что помыться, но и просто зайти неприятно. В раздевалке на полу валялись ошметки грязи, повсюду следы от обуви, мусор, кафель в грязных брызгах», — рассказывает председатель первичной профсоюзной организации дирекции Павел Яковлев.

Выяснилось, что аутсорсер с начала года не выплачивал зарплату своим сотрудникам. Поэтому уборщицы отказались выполнять обязанности.

О проблеме руководство сервисного депо знало и пыталось решить вопрос с исполнителем путем уговоров. Сколько бы это еще продолжалось, неизвестно, но к решению вопроса подключилась техническая инспекция труда Дорпрофжел на ЮУЖД.

Требования инспектора были просты: проблему необходимо устранить за пять дней. Работникам должны быть обеспечены нормальные санитарно-бытовые условия.

И в обозначенные сроки вопрос с уборкой душевых решили, аутсорсинговая компания приступила к выполнению обязанностей.

СТРАХОВАНИЕ

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

*Основными участниками программы страхования от профнепригодности являются машинисты и их помощники*

# Здоровая премия

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

**В эксплуатационном локомотивном депо Кинель Куйбышевской дирекции тяги выплачена первая страховая премия «За здоровый образ жизни» по программе добровольного страхования от риска утраты профессиональной пригодности «Профессиональная защита».**

Один из машинистов тепловоза, достигший льготного пенсионного возраста, получил 71 тыс. руб. Этот работник вступил в программу страхования осенью 2015 года. Недавно ему исполнилось 55 лет, и договор со страховой компанией был автоматически завершен. Обычно страховые продукты не предполагают каких-либо выплат в ситуации, когда договор истек, а страховой случай не наступил. Эта же программа, разработанная по инициативе РОСПРОФЖЕЛ, такой бонус предусматривает.

«Получатель страховой премии сегодня работает в прежней должности. Недавно он заглянул в профком и поблагодарил за помощь в оформлении документов для выплаты премии и своевременную подсказку об этой страховке, добавляющей уверенности людям», — поделился председатель профсоюзной организации депо Андрей Курганов.

В целом на сети РЖД с 2012 года — начала действия программы «Профессиональная защита» — было назначено около 160 млн руб. страховых премий. И в большинстве случаев размер выплат значительно превышал сумму уплаченных взносов. Только в прошлом году выплаты получили 170 человек на сумму 18 млн руб.

СИГНАЛ
№ 16 (1044) 20–26 мая 2021 года

**На сети началась ремонтно-путевая кампания. К летним длительным «окнам» подразделения дирекции по ремонту пути готовились заранее, создавая задел, в том числе и по санитарно-бытовым удобствам. Тому есть причина: работники ПМС все лето проведут вдали от дома.**

РЕГИОН

# Жизнь на колесах

**ИРИНА ТОКАРЕВА,**
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

**Техническая инспекция труда Дорпрофжел на Свердловской магистрали проверила готовность служебно-технических вагонов к «окнам».**

Инспекторы отметили наличие подвижного состава во всех путевых машинных станциях (ПМС). Так, по словам технического инспектора Пермского филиала Дорпрофжел на СвЖД Максима Литухая, в ПМС со станции Ферма в конце апреля в эксплуатацию приняты 30 вагонов межсменного отдыха, еще три единицы подвижного состава — два вагона-сопровождения и столовая начнут работать в мае, после окончания ремонта внутренней отделки.

«Путевая колонна обеспечена 23 пассажирскими вагонами: 18 из них — для проживания, один вагон-сушилка, вагон-ресторан, штабной и две столовые-кухни, — сообщила техинспектор Сургутского филиала Дорпрофжел на СвЖД Наталья Ларионова, побывавшая с проверкой в ПМС Сургут. — На двух платформах будут оборудованы бани».

В купейных вагонах для проживания и в модулях сопровождения на месте стоянки на станции Баженово, где отдыхают после работы сотрудники сразу двух ПМС — со станций Косулино и Нижний Тагил, техническую инспекцию встретили чистота и порядок.

«Состояние вагонов удовлетворительное, их уборкой занимается персонал из работников ПМС по договору гражданско-правового характера. Вагоны экипированы водой, эксплуатируется временный водопровод, обеспечено подключение к сетям электроснабжения — констатировал техинспектор Екатеринбургского филиала Дорпрофжел Сергей Сухов.

В наличии постельное белье и уличные туалеты. Однако есть и недостатки. Например, ветхие деревянные лестницы для подъема в вагоны и модули сопровождения, растительность на проходах к уличным туалетам.

Значительных проблем со спецодеждой профсоюзные контролеры не выявили ни в одной из ПМС.

Еще один пункт проверки — наличие средств малой механизации и ручного инструмента. И в этом случае инспекторы отметили общую для всех ПМС проблему: недостаточное обеспечение по некоторым позициям.

«Без недостатков пока не получается, но в целом на ситуацию положительно повлияло поступление новых модулей сопровождения», — отметил главный технический инспектор Дорпрофжел на СвЖД Дмитрий Москалюк.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

СЕЗОН

# Комфортно, вкусно, сытно

**ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,**
корр. «Сигнала»

**К эксплуатации во время летних путевых работ готово 90% служебно-технических вагонов. Об этом на заседании Совета председателей ППО Центральной дирекции по ремонту пути сообщил заместитель председателя профсоюза Андрей Карабанов.**

По информации заместителя начальника Центральной дирекции по ремонту пути по кадрам и социальным вопросам Андрея Симакова, практически закрыта потребность региональных подразделений в вагонах. Из запланированных 2967 в наличии 2863. Приблизительно такой же дефицит наблюдается, если анализировать ситуацию в соответствии со специализацией вагонов — сопровождения, для проживания, рестораны, санитарно-бытовые комплексы. В среднем в каждой категории не хватает от 26 до 29 вагонов.

«Количество в заказ-наряде рассчитано на пик работ, который ожидается в середине июня. Так что время закрыть дефицит еще есть, — отметил Андрей Симаков. — Однако вызывает тревогу тенденция по отдельным дирекциям».

Так, больше всего служебно-технических вагонов не хватает в Октябрьской и Свердловской дирекциях по ремонту пути (ДРП).

«На сегодняшний день вагонов хватает, поскольку пик работ ожидается в июле-августе, — отмечает председатель Совета председателей Октябрьской ДРП Рэнат Иванов. — К пиковому сезону вопрос с дефицитом вагонов совместно с дирекцией инфраструктуры должен быть решен».

Второй существенный вопрос — организация питания во время длительных путевых работ. В настоящее время в дирекциях используются две схемы. Коллективы 60 путевых машинных станций (ПМС) пищей обеспечивает АО «Железнодорожная торговая компания», работники 41 ПМС едят горячие обеды и ужины, приготовленные собственными поварами. В каждой схеме есть свои плюсы, свои минусы.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Так, как отмечает председатель Совета председателей Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути Александр Резников, к горячим обедам, поставляемым ЖТК, претензий нет, чего нельзя сказать о сухих пайках. Зато расположение подразделений компании позволяет ее работникам подвозить питание путейцам практически в любую точку, в отличие от многих других дорог.

Нет жалоб и у ремонтников Октябрьской дороги, за исключением объемов порций пищи в обеденных наборах, получаемых от ЖТК, в результате некоторые из работников, наоборот, просят выдать им сухие пайки. Периодически возникают и трудности с доставкой горячей пищи на «окна», если они проводятся в труднодоступных для подъезда автомобильного транспорта местах.

Это одна из главных претензий профсоюзных работников к организации питания силами сторонней компании — сложность с доставкой горячей пищи к местам работ. Зачастую кухня, на которой готовится обед, находится настолько далеко, что довезти его в пригодном для употребления виде невозможно.

Так, отчасти по этой причине Западно-Сибирская дирекция по ремонту пути самостоятельно кормит своих работников уже 20 лет.

«Когда мы впервые начали работать по технологии закрытого перегона пути, то наняли поваров в штат, заключили договоры с поставщиками продуктов», — говорит председатель Совета председателей ППО Западно-Сибирской ДРП Александр Авраменко.

Их примеру потихоньку следует Московская дирекция по ремонту пути, которая сейчас реализует проект по созданию мобильных комплексов по приготовлению, раздаче и приему пищи, Забайкальская и другие.

Однако при организации питания своими силами возникают другие сложности. Так, полагают председатели первичных профсоюзных организаций, для того, чтобы еда не теряла в качестве, а поварам было проще работать, имеющиеся вагоны-рестораны следует оборудовать профессиональными плитами, промышленными холодильниками, вытяжками.

«Есть предложение создать программу дооснащения вагонов-столовых не просто бытовой техникой, — отметил на совещании председатель ППО Московской дирекции по ремонту пути Александр Агриомати. — Чтобы накормить на перегоне 60–100 человек, нужны промышленные агрегаты».

В свое время Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути удалось решить этот вопрос с помощью списанных из пассажирского движения вагонов-ресторанов. Это значит, что в них уже было установлено промышленное оборудование для приготовления пищи и хранения продуктов.

Так или иначе, право на существование имеют обе схемы организации питания для железнодорожников, занятых на «окнах». Но реализация обеих схем требует особого внимания со стороны профсоюза — кто бы ни готовил обеды и ужины, едоки должны быть сыты и довольны.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

**Сергей ЧЕРНОГАЕВ,**
**председатель РОСПРОФЖЕЛ:**

— Существуют разработанные процессные модели технологии ремонта пути. Мы полагаем, что вопросы размещения, питания и отдыха железнодорожников, занятых на этой работе, также должны быть включены в эти модели. Это позволит по-иному взглянуть на задачу создания комфортных условий труда и отдыха работников.

РЕШЕНИЕ

# Работа над ошибками

**ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,**
корр. «Сигнала»

**Заводы группы компаний «Ремпутьмаш» планируют в этом году доработать около 70 модулей технического сопровождения и обслуживания (МТСО), которые эксплуатируются в путевых машинных станциях сети. Об этом на совместном совещании ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ сообщил директор по качеству АО «Калужский завод «Ремпутьмаш» Николай Ягнов.**

Модули технического сопровождения и обслуживания используют в региональных дирекциях по ремонту пути с 2018 года. Тогда была изготовлена первая партия в 140 штук, в 2019 году их выпуск увеличили в три раза, в прошлом году на сеть поставили еще 371 МТСО.

Модуль представляет собой, по сути, дом на колесах. В нем располагаются жилые купе, мини-кухня, санузел, раздевалка с сушильным шкафом, кондиционер. Однако при эксплуатации выяснилось, что модули обладают существенными недостатками.

Так, проверка технической инспекции труда профсоюза показала, что в морозы в модулях холодно. На Восточно-Сибирской дороге она проходила при —23… —26 °С, в итоге работники, чтобы не замерзнуть, находились в помещениях в верхней одежде. На Западно-Сибирской дороге зимой при сопровождении рельсовозных составов эксплуатировались четыре модуля, в них наблюдалась та же самая проблема.

А учитывая, что в большинстве регионов России климат все-таки холодный, и в апреле, когда начинаются летние путевые работы, еще может лежать снег и наблюдаться ночные заморозки, отопление в модулях требуется запускать не только зимой. Стены отпотевают, образуется конденсат и повышенная влажность. При понижении наружной температуры образуется иней.

Батареи с холодом не справляются — чем дальше они находятся от котла отопления, тем ниже их температура. Душевая кабина быстро приходит в негодность, в санузлах в умывальнике имеется только кран с холодной водой. Хотя модуль рассчитан на 20 человек, с комфортом проживать в нем могут не более десяти, так как не хватает места для хранения вещей и спецодежды — для этой цели используются верхние полки в пяти купе для проживания.

«Все замечания, которые мы получаем от организаций и заказчика, обсуждаем и разрабатываем корректирующие мероприятия», — комментирует Николай Ягнов.

Например, чтобы можно было эксплуатировать модули при критически низких температурах, в конструкцию дизель-генераторных установок введены предпусковые подогреватели. Николай Ягнов обратил внимание пользователей: в большинстве эксплуатируемых модулей они установлены еще на заводе, так что если в каком-либо конкретном МТСО его нет, следует обратиться к изготовителю.

Протекавшие металлические баки для воды заменены пластиковыми. Внесли изменения в систему отопления, чтобы избежать отказов в работе котла и чтобы он не остывал так быстро. Улучшена система вентиляции, чтобы не скапливался конденсат. Добавлены дополнительные секции батарей, чтобы модуль лучше держал тепло.

Новые модули изготавливаются уже с учетом замечаний, старые ждет доработка.

«Наши специалисты выезжают к местам приписки МТСО и исправляют недостатки, — сообщил Николай Ягнов. — Наиболее острой проблемой остается модернизация системы отопления и вентиляции».

В прошлом году и начале этого инженеры доработали уже 82 модуля, находящиеся в эксплуатации. В плане 2021 года — внести конструктивные изменения в 68 МТСО в условиях заводов-изготовителей, три уже прошли необходимые процедуры на АО «Верещагинский ПРМЗ «Ремпутьмаш». Также предусмотрена доработка МТСО при проведении текущих ремонтов ТР-1 на предприятиях сервисного обслуживания АО «РПМ».

В конце апреля АО «Калужский завод «Ремпутьмаш» презентовал модуль технического сопровождения и обслуживания второго поколения.

«В нем учтены все пожелания и замечания, высказанные заказчиком и эксплуатирующими организациями», — говорит главный конструктор Группы РПМ Сергей Жуков.

Так, для модуля специально разработана новая тележка, при использовании которой вибрационная нагрузка на пассажиров и конструкции оказывается в два раза ниже допускаемых нормативов. Это, кстати, одно из замечаний, предъявляемых к самым первым модулям: на них установлены тележки от грузовых вагонов, что делает поездку в них не самой комфортной.

Также в МТСО-2 будет увеличено место для хранения вещей, появятся антресоли и гардеробная.

Однако пока МТСО-2 существует лишь в виде опытного образца. Железнодорожникам следует дожидаться модернизации уже имеющихся в их распоряжении модулей.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

# В зоне внимания

**Игорь ИЛЬЧЕНКО,**
главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Красноярской железной дороге:

— В зоне внимания технической инспекции Дорпрофжел всегда находится подготовка служебно-технических вагонов, передвижных модулей, вспомогательных вагонов-столовых и вагонов-бань до начала сезона массового разворота ремонтно-путевых работ.

Перед началом текущего сезона остро стоял вопрос крайне низкого уровня подготовки комиссионного осмотра технического и противопожарного состояния вагонов, ремонта внутривагонных помещений и оборудования, проведения технического обслуживания балансодержателем подвижного состава — Красноярской дирекцией инфраструктуры.

Проблемные вопросы неоднократно поднимались перед руководством дороги, дирекций по ремонту пути и инфраструктуры. Проверки в пунктах временной дислокации служебно-технических вагонов ПМС-197 и ПМС-48 на станциях Заозерная и Тяжин показали, что общими усилиями ситуацию удалось переломить и добиться, чтобы требуемые условия для работников, задействованных на ремонте инфраструктуры, были обеспечены.

Вагоны-кухни и столовые находятся в хорошем санитарном состоянии, качество блюд — высокое. При общении с работниками не поступило ни одного нарекания к качеству и организации питания. У меня была возможность лично убедиться в высоких вкусовых качествах обеда во время служебной командировки в Тяжин.

Учтены ошибки прошлого года, когда из-за неудовлетворительного противопожарного состояния помывочных комплексов их отставили от эксплуатации, а работников лишили возможности помыться.

Путевые машинные станции привели вагоны-бани к соответствию нормативным требованиям пожарной безопасности. Сегодня каждый работник ПМС после напряженной трудовой смены сможет помыться в безопасных и комфортных условиях.

Создание и поддержание надлежащих условий труда и отдыха не может ограничиваться временными рамками, это непрерывный процесс.

Каждый день приносит новые заботы и проблемы, и очень важно, чтобы их решение было приоритетом каждого руководителя и представителя профсоюза в рамках их компетенции. Именно в этом залог успешного решения трудовых задач и соблюдения прав трудовых коллективов на безопасные и достойные условия.

***Вагоны-кухни и столовые находятся в хорошем санитарном состоянии, качество блюд — высокое***

СИГНАЛ
№ 16 (1044) 20–26 мая 2021 года

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ

# Бренд безопасности

**ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,**
Дорпрофжел на ДВЖД
Владивосток

**Если бы Татьяна Деркач не решилась завязать с торговлей, одним хорошим железнодорожником было бы меньше. Но коллективу станции Уссурийск Дальневосточной магистрали, в который она влилась в 1990 году, повезло. И сегодня приемосдатчик груза и багажа высшего разряда совмещает работу с обязанностями старшего уполномоченного по охране труда.**

Энергия и хорошее чувство юмора — верные спутники Татьяны. А вот отношение к делу более чем серьезное: все, что касается профессии, требует твердости и силы характера.

Татьяна Деркач работает на сложнейшем участке, где происходит погрузка открытого подвижного состава. В любую погоду она выходит с рулеткой проверять замеры груженого вагона, сверяет их с документами, следит за правильностью креплений.

«Ты должен прочитать чертеж, представить в голове «3-Д» изображение груза, учесть все нюансы, соответствия эскизу, — рассказывает Татьяна. — Это непросто. Грузы поступают разные: около 500 разновидностей проходит через наши руки. Уссурийский локомотиворемонтный завод, например, отправляет колесные пары, дизеля. Идут по железной дороге и автомобили, тяжелая техника, уголь, металлолом. Книга по техническим условиям размещения и крепления груза — наш настольный учебник».

На железной дороге Татьяна оказалась случайно, первое образование у нее — торговое.

«До декрета работала продавцом в универмаге. Общаться с людьми мне нравилось. Но, когда я вышла из отпуска по уходу за ребенком, это был 1990 год, в стране бушевала перестройка, многие предприятия стали закрываться, в итоге и я осталась не у дел. Знакомые посоветовали устроиться на станцию Уссурийск — мол, молодая, перспективная, сможешь. Меня взяли приемосдатчиком груза и багажа, параллельно поступила в Уссурийский железнодорожный техникум». А уже через два года повысили — стала грузовым диспетчером, затем — старшим приемосдатчиком груза и багажа. Как подчеркивает Татьяна, работа у нее интересная и творческая.

ФОТО ИЗ АРХИВА ВИТАЛИЯ БУРЬЯНОВА

«Мы работаем на станции, а также проверяем погрузку на подъездных путях, примыкающих к предприятиям, — продолжает она. — Ответственность колоссальная. В документах ты ставишь свою подпись, гарантируя, что груз дойдет до адресата без происшествий. Поэтому моя фамилия — своего рода бренд безопасности».

Уполномоченным по охране труда Татьяну коллектив выбрал семь лет назад, через три года она уже стала старшим в этой должности.

«У кого-то до сих пор предубеждение, мол, «стучишь»: ищешь нарушения, строчишь жалобы. К сожалению, негативное отношение еще сильно. Но я не обижаюсь. Соблюдение правил, норм охраны труда — основа безопасности. Люди могут действовать бездумно, не понимая последствий поступков, угрожающих здоровью и жизни. Наша задача — снизить риски по максимуму, научить мыслить коллег иначе», — рассуждает Татьяна.

Разъездной характер работы позволяет проводить регулярные проверки. Кроме этого, уполномоченному специально выделяют два часа в неделю для осмотра станции. В это время Татьяна старается учесть все: от валяющихся в неположенном месте старогодних шпал до оторванного куска линолеума в помещении.

«Повезло с начальником станции Андреем Кирсановым, — говорит Деркач. — Он всегда прислушивается к замечаниям уполномоченных, оперативно устраняет. Сейчас, например, станцию реконструируют, а любая стройка вносит хаос. Поэтому мы тщательно следим за безопасностью и своей, и смежников. Бывает, вижу, что не оградили место работ, звоню начальнику с вопросом. А он отвечает: «Татьяна Евгеньевна, просто не успели. Сейчас все сделаем. Опять ты нас опередила, бежишь впереди паровоза». Но иначе я не могу, мы должны работать на опережение».

Два года назад ввели премирование уполномоченных. Теперь мотивация повысилась. «Я же стараюсь не опускать планку все эти годы. Последнее замечание, например, на прошлой неделе подала, — говорит она. — Шла разделка списанных вагонов на металлолом. И нарезали столько, что невозможно вагоны ни подать на пути, ни убрать. Андрей Кирсанов быстро отреагировал, повлиял на грузоотправителя. В итоге за три дня убрали весь негабарит, навели порядок». И это обычный пример из практики уполномоченного, а не какой-то особый случай.

Восстанавливать силы после рабочих будней Татьяне помогает дача и выезды на природу.

«Люблю рыбалку и зимнюю, и летнюю. Автомобиль позволяет быть мобильной, а семья — легка на подъем. И на станции замечательный коллектив. Первичная профсоюзная организация, которую возглавляет Ольга Кондратьева, организует прекрасный отдых, позволяющий переключиться от дел, и еще больше сплотиться коллективу», — отметила она.

УВЛЕЧЕНИЕ

# Аура добра

**ЕЛЕНА ПАВЛОВА,**
корр. «Сигнала»

**Если кому доведется добираться на поезде до Ухты, непременно загляните в здание железнодорожного вокзала. Как минимум улыбка вам обеспечена. А все потому, что у дежурного помощника начальника вокзала Антонины Морданово появилось хобби. Она создает тематические инсталляции, возле которых нравится фотографироваться пассажирам.**

«Папа, папа, мафынка», — малыш тянет отца за руку к «военной машине», «за рулем» которой только что фотографировался подросток. И вот уже папа, заняв небольшую очередь, с удивлением рассматривает пристроенные возле «газика» кирзачи, трогает руками фляжку, висящую на указателе «На Берлин», «К Москве», «К Победе».

«Пень настоящий, мхом поросший, тяжеленный, я его еле-еле дотащила, — рассказывает Антонина Морданова. — Сапоги кирзовые, хоть и «повидавшие жизнь», но не военных лет. Только по подошве можно понять, что они довольно современные. Я полстраны обзвонила, чтобы их найти, а обнаружились они у нас в Сосногорске, начальник вагона по диагностике объектов инфраструктуры Павел Овчухов мне их любезно предоставил ради дела. И фляжку военную тоже».

Эта фотозона на данный момент — последняя инсталляция Антонины, приурочена ко Дню Победы. Со своего рабочего места она наблюдает за ажиотажем возле ее арт-объектов. Говорит, что ей нравится видеть радостные лица, что ее это бодрит и заряжает.

Человек она активный, участвует в КВН, спортивных мероприятиях, конкурсах профессионального мастерства. Создавать праздничную атмосферу Антонина начала недавно. Поспособствовал, как ни странно, COVID-19. Перед Новым годом она сделала два видеоролика, повеселив ими коллег от души. В одном из них она изображала Снегурку, а на входе в вокзал стоял охранник в виде Зайки. Закадровый текст гласил: «Каждое утро у нас начинается одинаково… Мы идем через проходную, надеваем маски, перчатки…»

И Антонина подумала о том, что пассажиры устали от режима повышенной готовности и необходимости носить маски. Чтобы снизить уровень напряженности, Морданова решила людей как-то порадовать.

«Хотелось, чтобы, зайдя в здание нашего вокзала и увидев инсталляцию, пассажиры ощутили ауру добра, прочувствовали, что они для нас желанные гости и им тут рады. И главное — поняли, что мы все в одинаковом положении, ведь наши работники по 12 часов проводят в масках. А пассажиры надевают ее только на время пребывания на вокзале», — говорит Антонина.

Фотозоны Морданова оборудует по ночам, когда снижен пассажиропоток. И, конечно же, ей помогают коллеги: слесарь-сантехник Владимир Кукушкин, электромонтер Эвалд Янсон, дежурный помощник начальника вокзала Валентина Пятиева, дежурный по комнате отдыха Кристина Шлейко, дежурный по выдаче справок Наталья Русанова.

Первая композиция была новогодней, с оленями из картона, подсвечником, цветами. А начальник вокзала Елена Дегтярева из картонных коробок сотворила камин. Создать домашнюю атмосферу помогли и обвязанные лентами «подарки», и огоньки, и мишура.

«Я смотрела, как пассажиры фотографировались рядом с оленями, и на душе становилось тепло. В таком сложном ритме работы, когда надо строго соблюдать регламент, инструкции, порядок, хочется человеческих эмоций. Мы же не роботы. А тут меня переполняют позитивные эмоции, и потому на работу всегда иду с удовольствием», — делится Антонина.

Потом грянуло 8 Марта. После успеха новогодней композиции обойти стороной женский день Антонина уже не смогла. И установила для девушек тантамареску (стенд для фотосъемки с отверстием для лица) с обликом Мерилин Монро. Тут же — дугообразная подставка с платьем Золушки, расшитым бабочками и цветами, рядом — напольная ваза с ветками в белых цветочках, сделанных из салфеток. «Ветки собирала сухие, чтобы не наносить вред природе, а они, постояв в воде, дали корни и ростки!» — с удивлением отмечает Морданова.

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА АНТОНИНЫ МОРДАНОВОЙ

***Антонина Морданова уверена, что люди уставшие от масочного режима, будут рады ее инсталляциям***

Едва закончив подготовку к 8 Марта, Антонина уже стала придумывать, что бы сотворить к 9 Мая. На вопрос, зачем ей это надо, ведь работы немало, она ведь еще и уполномоченный по охране труда вокзала Ухта и Сосногорского региона, отвечает: «Энергию девать некуда, наверное. Желание нести радость людям, нашим пассажирам и всем посетителям вокзала».

# ВАКЦИНАЦИЯ
## ПРОТИВ НОВОЙ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ

**Гам-КОВИД-Вак (Спутник V)**
Комбинированная векторная вакцина на основе аденовируса, содержащего ген, кодирующий S-белок вируса SARS-CoV-2

*Требуется двукратная иммунизация*

**ЭпиВакКорона**
Вакцина представляет собой химически синтезированные пептидные антигены трех разных S-белков вируса SARS-CoV-2

*Требуется двукратная иммунизация*

## ВАКЦИНЫ БЕЗОПАСНЫ И ЭФФЕКТИВНЫ

Когда вы получаете прививку, ваша иммунная система реагирует так же, как и на любое другое «вторжение», создавая антитела для борьбы с вирусом.

После вакцинации ваш организм запоминает этого конкретного «взломщика». Если вы когда-либо встретитесь с настоящим вирусом, нужные антитела быстро его уничтожат, прежде чем он сможет сделать вас больным.

## КОЛЛЕКТИВНЫЙ ИММУНИТЕТ

**Когда вы и большинство людей в вашем сообществе невосприимчивы к заразной болезни, она не может легко распространяться.**

**Имеются противопоказания:**

- гиперчувствительность к компонентам вакцины;
- тяжелые аллергические реакции в анамнезе;
- беременность и период грудного вскармливания;
- возраст до 18 лет; острые инфекционные и неинфекционные заболевания, обострение хронических заболеваний.

**После введения вакцины в первые 1 – 3 дня возможны побочные явления:**

кратковременное повышение температуры, головная боль, слабость, боль и покраснение в месте введения, сыпь и аллергические реакции.

Проходят они в течение нескольких дней.

## ВАКЦИНЫ ЗАЩИЩАЮТ ВАС И ТЕХ, КТО ВОКРУГ ВАС

Горячая линия Минздрава России по вакцинации: **8 800 200 0 200**

СИГНАЛ
№ 16 (1044) 20–26 мая 2021 года

СОБЫТИЕ

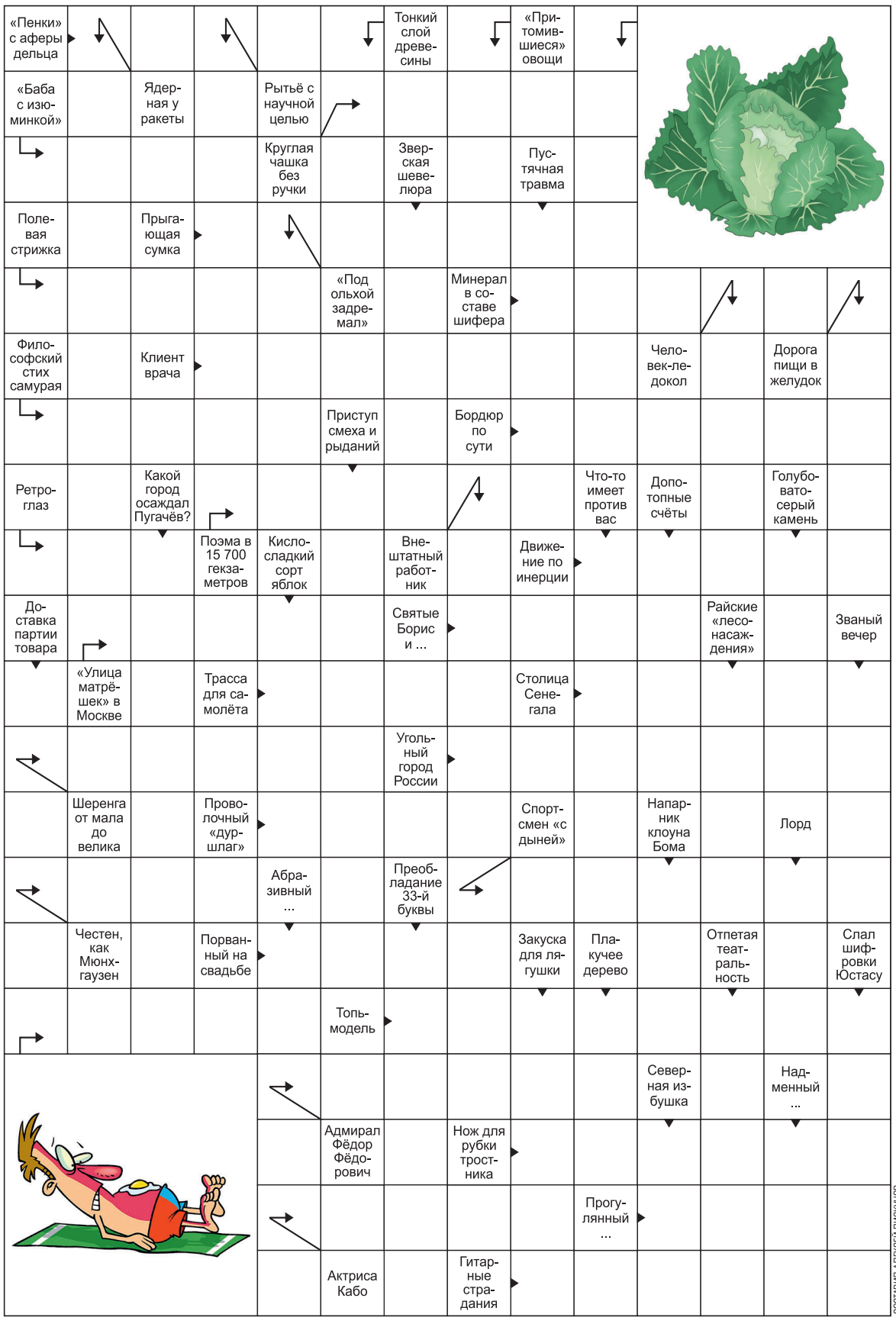
# Вековой юбилей

**ЕЛЕНА ПАВЛОВА,**
корр. «Сигнала»

**На станции Москва-Товарная-Киевская открыт памятник пожарным. Скульптурная композиция отображает героизм работы пожарного, держащего на руках спасенного ребенка. Она посвящена всем, кто изо дня в день борется с огнем.**

Идея увековечить память и подвиг пожарных возникла у работников пожарного поезда станции Москва-Товарная-Киевская Объединенного московского отряда ВО ЖДТ, а осуществить ее помогли руководители и депутаты фракции КПРФ. Тем более, что и повод для этого был солидный — 100-летие создания пожарных поездов, которое как раз отмечалось в мае, и 100-летие образования ведомственной (военизированной) охраны железнодорожного транспорта России, которое будет праздноваться в декабре.

Согласно постановлению Ленина, первые семь пожарных поездов с 15 мая 1921 г. стояли на боевом дежурстве в Москве, Самаре, Курске, Смоленске, Вологде, Бологом и Екатеринбурге.




СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

## ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 15

**По горизонтали:** Диплом. Оберег. Разведчица. Хостел. Поп. Мольба. Лесополоса. Доля. Оборот. Жук. Чек. Того. Пика. Гав. Замер. Обида. Тмин. Зев. Громила. Тираж. Тир. Ласт. Джоли. Хна. Разгон. Реклама. Сдвиг. Якут. Оладьи. Пропажа.

**По вертикали:** Волхв. Пенсне. Переполох. Дева. Поднос. Опись. Галоп. Пава. Помочи. Морока. Лад. Белуга. Ожог. Яков. Реквизит. Просо. Зомби. Мангал. Кавардак. Дели. Ржа. Твердо. Собака. Цитата. Синди. Узда. Хрип. Негр. Ось. Ляп. Муж.

ИСТОРИЯ

# Семь километров под водой

**ВАЛЕРИЙ БРОК,**
внеш. корр. «Сигнала»

**Есть в Хабаровске под Амуром инженерное сооружение, о котором слышали многие, но мало кто видел воочию. По причине секретности, разумеется, и недопущения праздно шатающихся — это единственный в России подводный железнодорожный тоннель, построенный более 80 лет тому назад и используемый до сих пор.**

Проект тоннеля под Амуром был разработан в 1937 году, и к его строительству приступили незамедлительно. После того, как в 1932 году Япония захватила Маньчжурию, стало понятно, что она на этом может не остановиться. Уже был печальный опыт, когда в 1920–1925 годах движение по Транссибу прервалось из-за железнодорожного моста через Амур. Уж слишком уязвимой целью для японских самолетов стал однопутный Амурский мост… Такого даже в теории допускать было нельзя.

На строительстве тоннеля трудились порядка 5,5 тыс. человек в год, в их числе — 900 метростроевцев под руководством Николая Ермолаева, командированных на Дальний Восток. Трудностей при проходке тоннеля возникала масса, поскольку прокладывался он в силу нюансов проекта не по прямой линии от берега к берегу, а по сложной кривой — и по горизонтали, и по вертикали. Изначально тоннель поделили на три участка — горный, самый глубокий (более 50 м), русловой, глубиной 10–14 м, и пойменный, глубиной 7 м. Для ускорения производственного процесса пробурили четыре шахты, в которые опустили проходческие щиты. Механизации не хватало. Можно сказать, что в основном работы велись вручную — при помощи отбойных молотков, лопат и кирок. Даже тяжеленные щиты передвигали почти вручную, при помощи домкратов. Но при этом люди вкалывали так, что скорость проходки тоннеля достигала полутора метров в смену! И кстати, во избежание «перестроечных» спекуляций: строили тоннель исключительно вольнонаемные, заключенных там не было.

Первый поезд по Амурскому тоннелю прошел 12 июля 1941 года — спустя 20 дней после начала Великой Отечественной войны. Вел его машинист Василий Вожейко, позже награжденный за этот рейс орденом Ленина.

В активном использовании тоннель находился с октября 1942 года, а после начала военных действий против Японии в конце Второй мировой интенсивность его эксплуатации увеличилась в разы. После войны тоннель законсервировали, переведя в разряд секретных стратегических объектов. Так что на некоторое время он перешел «в запас» — благо для перевозки грузов вполне хватало наземных железнодорожных путей. Однако в 1960 годах, в связи с ростом грузоперевозок, его решили открыть сначала для грузовых, а потом и пассажирских поездов. И сегодня Амурский тоннель действует, но ждет реконструкцию.

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, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
*Индекс в каталоге Роспечати:* 29866
*Общий тираж:* 96 880 экз.
*Номер подписан:* 18.05.2021 г. № 3577-2021