Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 05 (1077)
10–16 ФЕВРАЛЯ
2022 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

КРУГЛЫЙ СТОЛ

Профиль безопасности

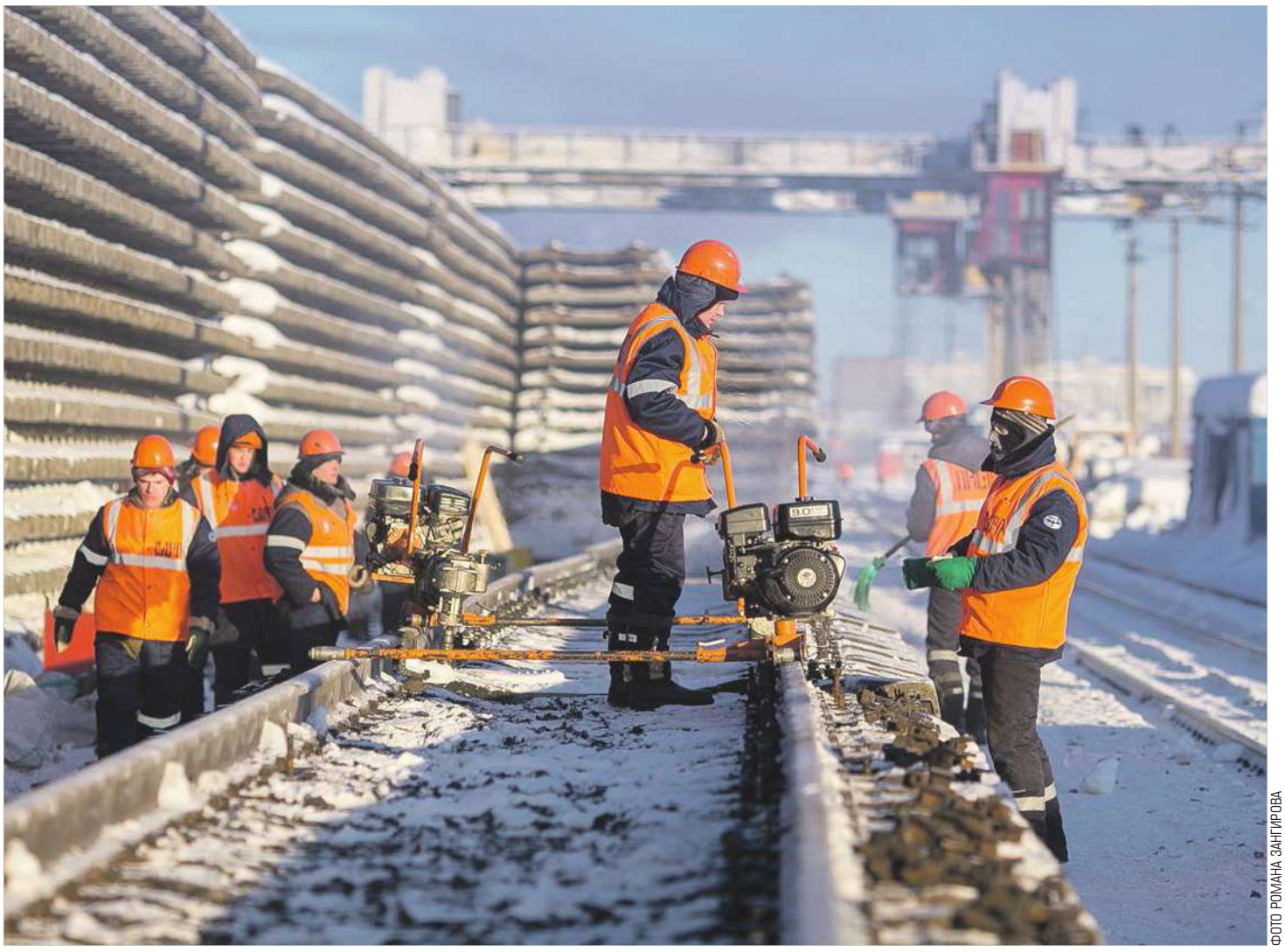


ФОТО РОМАНА ЗАНГИРОВА

Подготовка к летним ремонтно-путевым работам: сборка рельсошпальной решетки на базе путевой машинной станции

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

По оценкам экспертов, до 50% сотрудников, эксплуатирующих и обслуживающих железную инфраструктуру, в ближайшие семь лет выйдут на пенсию. А желающих работать в путевом комплексе без использования высококачественных и надежных средств механизации и автоматизации технологических операций больше не становится. Исправить ситуацию поможет внедрение современной техники и инновационных технологий, что максимально облегчит и обезопасит труд, а также сделает его привлекательным для молодежи. Об этом шла речь на круглом столе «Актуальные вопросы путевого комплекса», проведенном по инициативе РОСПРОФЖЕЛ.

ВЫВЕСТИ ИЗ ЗОНЫ РИСКА

Несмотря на снижение травмирования работников путевого комплекса — а за последние три года количество пострадавших уменьшилось с 59 до 38 — компании не удается приблизиться к нулевому травматизму. И чаще всего в травмированиях виноваты человеческий фактор и нарушение технологии работ. Профсоюз выступает за минимизацию человеческого фактора и скорейшее внедрение автоматики, которая позволит высвободить людей, вернув монтеров-сигналистов в бригаду.

Одним из путей повышения безопасности в путевом комплексе, по мнению начальника департамента экологии и техносферной безопасности ОАО «РЖД» Андрея Лисицына, является внедрение автоматизированных систем ограждения при ремонте пути и оповещения о приближающемся подвижном составе. В этом случае человеческий фактор — сигналисты — будет минимизирован.

Однако сегодня даже при использовании автоматизированной системы во время ремонтно-путевых работ все равно используют сигналистов.

«Система может использоваться только при масштабных работах в «окно» из-за необходимости установки датчиков обнаружения подвижного состава и сигналов ограждения во время проведения работ. И возле этих датчиков мы вынуждены все равно держать сигналистов», — сказал начальник службы охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля Центральной дирекции инфраструктуры (ЦДИ) Андрей Морковников. Для решения этой проблемы нужно интегрировать СОРБИС-М в систему автоблокировки и автоматической локомотивной сигнализации. Сегодня в ЦДИ как раз занимаются этой проблемой.

А в первом полугодии на Московской дороге запланирована и опытная эксплуатация системы «ИРКУТ», по результатам которой будет принято решение о допуске ее к применению в ЦДИ. По словам Андрея Морковникока, в подразделениях ЦДИ планируется внедрение системы оповещения работающих на железнодорожных путях типа СОРБИС-М, СОРБИС-ТТ и АИСТ, а также системы оповещения о приближении железнодорожного подвижного состава, ограждения участка работ и служебной радиосвязи подвижной единицы специального подвижного состава.

РЕМОНТ — ПО ПРОЕКТАМ

Сегодня для улучшения условий труда и быта работников путевого комплекса закупаются мобильные комплексы, оборудование для организации питания, обновляется парк служебно-технических вагонов. Уровень комфорта, который обеспечивают модули технического сопровождения и обслуживания (МТСО), достаточно высок. Но остается много вопросов по поводу вагонов, приобретаемых у Федеральной пассажирской компании. Путевые машинные станции приводят подвижной состав в порядок собственными силами, кустарным способом.

Окончание на 3 стр.

РОСПРОФЖЕЛ В СОЦСЕТЯХ

Цифра

26 822 795

РУБ. В ПРОШЛОМ ГОДУ БЫЛО ВЫПЛАЧЕНО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ, ЗАСТРАХОВАННЫМ ПО ПРОФСОЮЗНОЙ ПРОГРАММЕ СТРАХОВАНИЯ ОТ ПРОФНЕПРИГОДНОСТИ.

СТРАХОВКА НАПРАВЛЕНА НА ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ РАБОТНИКОВ ОАО «РЖД», НЕ ПРОШЕДШИХ МЕДИЦИНСКУЮ КОМИССИЮ, ПОМОГАЕТ СФОРМИРОВАТЬ ДЕНЕЖНЫЙ РЕЗЕРВ К МОМЕНТУ «ПЛАНОВОГО» ВЫХОДА РАБОТНИКА НА ПЕНСИЮ.

ДОКУМЕНТ

Обновили приказ

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Минюст зарегистрировал приказ Министерства транспорта РФ № 339, утверждающий особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых связана с движением поездов. Документ вступит в силу с 1 сентября 2022 года и заменит собой приказ № 44.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

По новому приказу сокращенное время междусменного отдыха для проводников определено с мая по сентябрь

Его появление обусловлено действием механизма «регуляторной гильотины», призванной отменить устаревшие и неактуальные нормативные акты.

В обсуждении проекта приказа участвовал и профсоюз, отклонив ряд предложений Министерства транспорта и ОАО «РЖД» и внеся свои.

«РОСПРОФЖЕЛ отстоял включение в рабочие часы времени прохождения предрейсового или предсменного инструктажа и время ожидания работы на локомотиве, — говорит заведующий отделом Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Надежда Федосеева. — Отклонил некоторые пункты, которые могли ухудшить положение работников. Например, о сокращении установленного минимального времени междусменного отдыха для работников локомотивных и кондукторских бригад после каждой поездки. Сейчас оно составляет не более четверти от нормальной продолжительности».

Также отклонен пункт об установлении для машинистов грузового поезда при работе без помощника продолжительности рабочего времени не более восьми часов при условии оборудования подвижного состава системой автоведения. Сейчас допускается не более семи часов.

В итоге в целом новый документ повторяет положения своего предшественника, однако есть в нем и некоторые нововведения.

Так, в приказ добавлено установление особенностей режима рабочего времени работников, сопровождающих мобильные средства диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры.

Другие уточнения касаются проводников пассажирских вагонов. Из текста нового приказа убран пункт о том, что если пассажирский вагон обслуживается двумя проводниками, то каждому из них в рабочее время включается половина времени в пути следования и в соответствии с графиком сменности в пункте формирования и оборота пассажирских поездов. Как объяснили «Сигналу» профсоюзные работники из АО «Федеральная пассажирская компания», в настоящее время технология работы изменилась, так как каждый проводник имеет свой индивидуальный график работы, в соответствии с которым идет учет рабочего времени.

Также в приказ № 339 включен пункт об учете времени, которое работник поездной бригады тратит на дорогу от места своей постоянной работы до места приемки вагонов. В этом случае, например, при отправке в командировку, в качестве рабочего времени будут учтены семь часов из каждых 24 часов «нахождения в пути следования или на железнодорожных станциях».

Кроме того, приказ фиксирует верхнюю границу продолжительности поездки работников поездных бригад, обслуживающих вагоны в составе туристических и специальных поездов, заказанных для перевозки групп туристов по определенному маршруту, и воинских эшелонов.

Теперь она не должна превышать 30 суток, при этом продолжительность поездки сверх указанного срока может быть увеличена на 15 суток, если на момент смены в вагонах находятся пассажиры или вагоны следуют в депо приписки. Продолжительность поездки и порядок ее увеличения устанавливаются локальным нормативным актом организации (в штате которой находятся проводники), принятым с учетом мотивированного мнения первичной профсоюзной организации.

Документ также уточняет временные рамки массового периода пассажирских перевозок, во время которого для проводников пассажирских вагонов и билетных кассиров устанавливается сокращенное время междусменного отдыха. В приказе № 44 это июнь — сентябрь, в приказе № 339 — с мая по сентябрь для проводников и с апреля по июль для кассиров.

И, наконец, изменен еще один пункт — о времени работы и отдыха поездных диспетчеров и дежурных по внеклассным станциям и станциям 1 класса, работающим на участках с особо интенсивным и интенсивным движением поездов.

Из нового приказа убран абзац о возможности установки для них в особых случаях четырехсменного графика с дежурством по 12 часов и предоставлением отсроченного отдыха. Для них предусмотрен только пятисменный график с последующим отдыхом 48 часов.

По словам председателей первичек, действующих в региональных дирекциях управления движением, он соответствует установленной для этой категории работников, в соответствии с классом вредности, 36-часовой рабочей неделе. Иные графики работы устанавливаются при необходимости в соответствии с другими нормативными актами и с согласия или по заявлению работников.

АКЦИЯ

Застраховался и победил

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Дорпрофжел на Свердловской железной дороге подвел итоги страхования по программе от профнепригодности за прошлый год и разыграл среди застраховавшихся путевку на отдых.

«Всего в прошлом году на дороге был застрахован 21 работник локомотивных бригад. Теперь имеют «подушку безопасности» на случай потери здоровья, — констатировал заместитель председателя Дорпрофжел на СвЖД Игорь Южаков. — Лидер по страхованию — эксплуатационное депо Сургут».

Рассмотрев результаты страхования, президиум Дорпрофжел на СвЖД решил провести розыгрыш путевки на отдых. С помощью лототрона был определен победитель. Им стал машинист эксплуатационного локомотивного депо Егоршино Павел Ларьков.

> **Хотел провести отпуск на море, так что путевка от профсоюза на черноморское побережье будет как нельзя кстати.**

«Так сложилось, что по образованию я страховщик, то есть знаю эту «кухню» изнутри и вижу смысл страхования, поэтому застраховался от профнепригодности и рекомендую сделать то же самое коллегам, — поделился мнением Павел Ларьков. — Отпуск у меня запланирован на лето, и я хотел провести его на море, так что путевка от профсоюза на черноморское побережье будет как нельзя кстати».

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Согрели рабочий поезд

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

У работников Бузулукского узла Южно-Уральской железной дороги улучшились условия доставки к месту работы. Непригодный вагон для перевозки заменили на новый.

Железнодорожники пожаловались техническому инспектору труда Оренбургского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД Александру Инютину на холод в вагоне рабочего поезда, курсирующего ежедневно по маршруту Бузулук — Красногвардеец. Температура в салоне вагона была немного выше температуры за бортом.

«Вагон 1977 года постройки, как ни топи, нормальной температуры не добьешься. Причина — старые окна, которые продуваются, осыпавшиеся от времени утеплители между обшивками вагона и забитая система отопления. Даже при раскочегаренном до +90 градусов котле температура воздуха в вагоне не поднималась выше +11 градусов при нормативе не ниже +20», — говорит инспектор.

Как отметила председатель первички Оренбургского центра организации работы железнодорожных станций Елена Перевышина, это не первое обращение работников. Систему отопления вагона уже ремонтировали, окна неоднократно заклеивались скотчем, но действенных результатов это не давало, так как подвижной состав уже отжил свое.

Технический инспектор внес представление руководству эксплуатационного вагонного депо Оренбург. Для оперативности решения было направлено письмо в Южно-Уральскую дирекцию инфраструктуры.

И непригодный для перевозки вагон заменили на исправный. Теперь параметры микроклимата в вагоне рабочего поезда соответствуют нормативным требованиям и можно не опасаться, что железнодорожники простудятся по пути на работу и обратно.

ФОТО ИЗ АРХИВА ДОРПРОФЖЕЛ НА ЮУЖД

КРУГЛЫЙ СТОЛ

Профиль безопасности

Окончание. Начало на 1 стр.

По словам руководителя технической инспекции труда — главного технического инспектора труда профсоюза Андрея Лазарева, в прошлом году в ходе проверок служебно-технических вагонов выявлялись нарушения по вопросам пожарной и электробезопасности, а также внутрикузовного состояния.

Для решения проблемы профсоюз предлагает ремонтировать и переоборудовать их под нужды путевого комплекса на вагоноремонтных заводах. «На этих предприятиях налажено производство и есть специалисты, которые могут выполнить необходимые работы по типовым проектам, в хорошем качестве», — отметил председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев.

А приобретение новых модулей технического сопровождения и обслуживания следует включить в долгосрочную программу, заложив бюджет. Кроме того, необходимо закончить разработку технических требований для переоборудования вагонов под нужды путевых машинных станций.

МАЛАЯ МЕХАНИЗАЦИЯ

Еще один важный вопрос, который был поднят на круглом столе, — оснащение инструментом и средствами малой механизации (СММ).

По отчетам ЦДРП и ЦДИ их подразделения полностью укомплектованы и СММ, и инструментом. Так, на 1 января этого года обеспечение СММ в Центральной дирекции инфраструктуры составляет 124%, а по ремонту пути — 100%. В то же время, по данным технической инспекции труда профсоюза, в дистанциях пути инструмента и средств малой механизации значительно меньше. А по таким позициям, как натяжитель рельсовых плетей, гидравлический прибор для рихтовки и разгонки пути, электрошпалоподбойки, фаскосъемник, универсальный ключ подклеммный, гидрооборудование, шурупо-гаечные ключи, портальный кран ручной, ключ для скрепления Pandrol для монтажа и демонтажа, — менее половины.

Андрей Лазарев предложил рассмотреть перспективы закупки для путейского комплекса СММ с аккумуляторным приводом, улучшающим условия труда и экологию. Их опытная эксплуатация прошла в Московской и Октябрьской дирекциях инфраструктуры.

По словам главного инженера Дирекции по эксплуатации путевых машин ОАО «РЖД» Дмитрия Пронина, сейчас идет разработка нормативной документации, и, возможно, в конце года компания начнет закупать СММ с аккумуляторным приводом.

«Это должно произойти как можно скорее, поскольку результаты опытной эксплуатации положительные, — отметил Сергей Черногаев. — Работники Московско-Смоленской дистанции пути на личной встрече рассказали, что этот электроинструмент с аккумуляторным приводом весьма облегчил их труд. Внедрение новой техники создает положительный имидж профессии железнодорожника, делает работу привлекательной для молодежи».

ДЕЛО МОЛОДОЕ

Именно использование инновационных технологий и инструмента поможет решить и проблему кадрового голода, который ждет путейский комплекс.

«Все меньше и меньше людей хотят работать на рельсовых путях без использования высококачественных и надежных средств механизации и автоматизации технологических операций, в тяжелых погодных условиях и в ночное время, — говорит заместитель ЦДРП по кадрам и социальным вопросам Андрей Симаков. — Привлечь молодежь в путейский комплекс можно лишь в случае, если рабочие места оборудованы современной техникой, облегчающей труд, а самые тяжелые операции роботизированы».

ФОТО ИЗ АРХИВА ДОРПРОФЖЕЛ НА МЖД

В июне прошлого года путейская бригада Московско-Смоленской дистанции пути рассказала председателю профсоюза Сергею Черногаеву (слева) о плюсах эксплуатации вертикального шпалоподбойника с аккумуляторным приводом и аккумуляторного ударного шурупогайковерта

> **Центральная дирекция по ремонту пути реализует пилотный проект «Переход на спецодежду повышенной видимости без использования сигнальных жилетов». В сентябре с учетом необходимости проект будет скорректирован по срокам носки, количеству выдаваемой спецодежды, чтобы в 2023 году тиражировать на остальные филиалы.**

По прогнозам специалистов, уже через пять лет роботизированные комплексы начнут активно применяться по всему миру в технологических процессах обслуживания, ремонта и строительства объектов железнодорожной инфраструктуры.

В ЦДРП уже используют путеукладочные краны, машины для выправки пути, механизированные платформы. Благодаря этому удалось вывести работников из травмоопасных зон или свести их присутствие в зонах риска к минимуму.

Более привлекательным станет труд путейца, когда начнут внедрять мобильные системы техобслуживания (МСТ). Они позволят обновлять инфраструктуру в любую погоду, с установленными скоростями движения поездов по смежным путям, обеспечат безопасность круглосуточного производства работ. Например, МСТ ROBEL. «В такой МСТ создается безопасная и эргономичная рабочая среда, где имеется все необходимое для выполнения любых работ по техническому обслуживанию и ремонту пути: станки, устройства, инструменты. Там есть даже комнаты для персонала, необходимое санитарно-бытовое оборудование, — рассказал исполнительный директор компании ООО «Холденберг» Андрей Макаренко. — А для развертывания и свертывания такого «цеха на колесах» требуется всего две минуты».

По словам Сергея Черногаева, профсоюз обращался к генеральному директору ОАО «РЖД» Олегу Белозерову с просьбой рассмотреть вопрос о закупке мобильных систем техобслуживания.

Главный инженер дирекции по эксплуатации путевых машин ОАО «РЖД» Дмитрий Пронин сообщил, что создана рабочая группа, которая прорабатывает этот вопрос.

ПО ОДЕЖКЕ ВСТРЕЧАЮТ

Не последнюю роль для работников играет и современная удобная спецодежда и спецобувь. Качество спецодежды профсоюз и компания «РЖД» контролируют в рамках совместного мониторинга. Долгосрочные договоры и опережающие поставки позволяют уйти от острых вопросов неполного обеспечения средствами индивидуальной защиты.

На данный момент ЦДРП реализует пилотный проект «Переход на спецодежду повышенной видимости без использования сигнальных жилетов». «В сентябре с учетом необходимости проект будет скорректирован по срокам носки, количеству выдаваемой спецодежды, чтобы в 2023 году тиражировать на остальные филиалы», — отметил Андрей Лисицын.

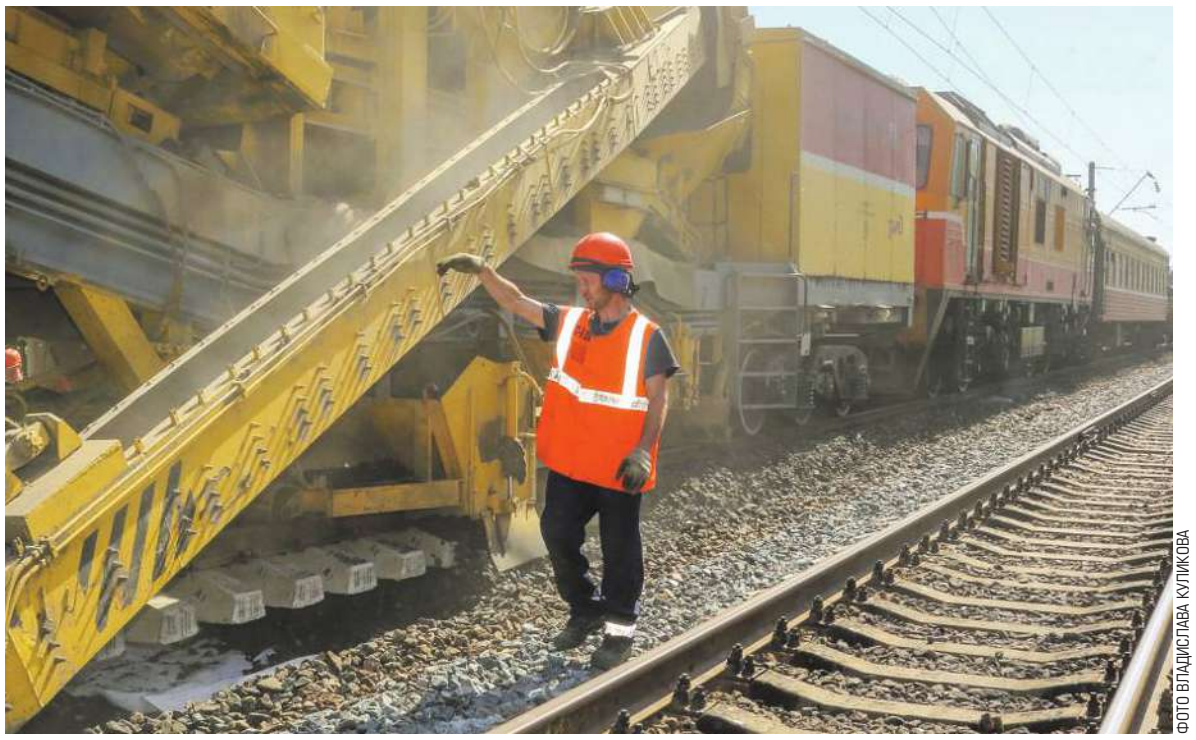


ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Новая техника должна вывести работников из травмоопасных зон, или свести их присутствие в зонах риска к минимуму

СИГНАЛ
№ 05 (1077) 10–16 февраля 2022 года

Пришло время РЕВАКЦИНАЦИИ!

Когда надо ревакцинироваться

Минздрав России со ссылкой на рекомендации ВОЗ советует проводить ревакцинацию через шесть месяцев после прививки или перенесенной болезни.
Сроки ревакцинации увеличатся до 12 месяцев после того, как в стране будет достигнут коллективный иммунитет.

Среди вакцинированных:

ниже смертность в **31** раз;

в **40** раз меньше тяжело болеющих.

(по данным Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД»)

Когда ревакцинация противопоказана

Ревакцинацию стоит отложить, если:

- есть обострения хронических заболеваний;
- в течение двух недель до прививки и в момент вакцинации есть симптомы ОРВИ;
- в последние 30 дней делались другие прививки.

Почему нужна ревакцинация

Некоторые вакцины не защищают от заболевания на всю жизнь. Так, регулярно нужно делать прививки от гриппа, гепатита В, клещевого энцефалита. В случае с вакцинацией от коронавируса количество антител начинает снижаться через несколько месяцев, и чтобы организм не забыл, как выглядит вирус, нужна еще одна прививка.

Нужно ли сдавать анализ на антитела перед ревакцинацией

Минздрав России и ВОЗ рекомендуют проходить ревакцинацию без учета количества антител. Эти данные не всегда являются прямым доказательством защиты от вируса. Ведь у переболевших и привитых вырабатывается несколько видов антител, не все из них эффективны против коронавируса. Анализ же показывает общее количество антител, без детализации. При этом вакцинация не подавляет антитела.

Как подготовиться к ревакцинации

- За три дня до ревакцинации не следует употреблять алкоголь.
- Перед вакцинацией лучше ограничить чрезмерную физическую и эмоциональную нагрузку. После вакцинации также следует пару дней воздержаться от физической активности.
- При температуре 37 °С и выше делать прививку нельзя.

Единственная эффективная защита от COVID-19 – вакцинация. Защитите себя и своих близких – сделайте прививку!

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

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Долгострой в условиях труда

Соблюдать правила охраны труда, улучшать условия труда обязан каждый работодатель. И на предприятиях, в которых трудятся члены профсоюза, с каждым годом ситуация меняется в лучшую сторону. Однако есть вопросы, которые долгое время не решаются в силу как объективных, так и субъективных причин, «Сигнал» попросил поделиться ими.

Владимир ШОРБАН,
председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Бекасово-Сортировочное Московской дирекции тяги:

— В 42 комнатах дома отдыха локомотивных бригад станции Бекасово-Сортировочное нет кондиционеров. Мы неоднократно обращались к руководителям депо и дирекции. Однако результатов это не дало. Прошлое лето было аномально жарким, машинисты и помощники не могли нормально отдохнуть между поездками в раскаленных помещениях, окна которых к тому же не имеют штор.

Чтобы это лето не было таким жарким для локомотивных бригад, проблему нужно решить к маю. Ведь машинист и помощник машиниста — незаменимая профессия.

Олег КУТЕНКИХ,
председатель ППО Дальневосточной дирекции по ремонту пути:

— На наших производственных базах в границах Дальневосточной железной дороги самый большой процент кранов, выработавших свой срок. Проблема существует много лет. В дирекции на 19 опасных производственных объектах в конце прошлого года эксплуатировались 77 подъемных технических устройств, из них 56 отработали свой нормативный срок. Цифра внушительная — 72%. А 56 техническим устройствам запрещена эксплуатация распоряжением «О временной приостановке эксплуатации подъемных сооружений, эксплуатируемых на опасных производственных объектах Дальневосточной дирекции по ремонту пути» (от 01.12.2020 № ДВОСТ-624р).

К сожалению, темпы обновления парка подъемных устройств оставляют желать лучшего. С 2018 по 2021 год Дальневосточной дирекцией по ремонту пути получено всего 16 кранов, введено в эксплуатацию 12. Этого крайне недостаточно.

На данный момент окончательные сроки решения проблемы — под большим вопросом. А проблема очень серьезная, и ее надо решать как можно быстрее.

Ефим СПИРИДОНОВ,
председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Красноярск-Восточный Красноярской дирекции инфраструктуры:

— Самая большая проблема, которая не решается уже долгое время: из годовой заявки эксплуатационного вагонного депо Красноярск-Восточный ежегодно убирают расходы, связанные с приобретением мебели, жалюзи, кулеров для питьевой воды, холодильников, чайников, микроволновок, телевизоров и различных предметов для оснащения пунктов обогрева, комнат отдыха и кабинетов.

Все, что имеется в этих помещениях, куплено за счет средств профсоюзного комитета, а сейчас мы не имеем права тратить финансы на улучшение условий труда.

Словом, программа по оснащению и приведению к единому стилю комнат приема пищи, табельных и пунктов обогрева не реализуется. Работодатель объясняет это нехваткой средств и предлагает сокращать расходы по другим видам: спецодежде, запчастям для ремонтов вагонов.

На мой взгляд, заявочная кампания с каждым годом требует все более тщательного внимания. Конечно, «забирать» деньги с приобретения спецодежды нельзя, но и проблему с неоснащением пунктов обогрева и комнат отдыха тоже нельзя снимать с повестки, потому что от этого зависит состояние работников, и, как следствие, производственный процесс. Пока мы не можем прийти к компромиссу и найти выход из этой ситуации.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Отдых в комнатах отдыха для локомотивных бригад должен быть комфортным

Леонид РЯБИНИН,
первый заместитель председателя Дорпрофжел на ОЖД по организационно-производственному направлению — главный технический инспектор труда РОСПРОФЖЕЛ на ОЖД:

— На Октябрьской магистрали к приведению условий труда в надлежащее состояние используется системный подход. Отмечу, что начальник дороги слышит работников и поддерживает предложения профсоюза по решению тех или иных вопросов. Например, после комиссионного осмотра на станции Дно для улучшения условий работ в темное время суток были установлены дополнительные мачты освещения.

В то же время в путевом комплексе одной из проблем является реализация плана по подключению постов станций и табельных дистанций пути к техническому водоснабжению и обустройству в них санитарных комнат.

Работники — пользователи объектов, балансодержатели и ответственные по подведению технического водоснабжения представляют разные дирекции. По этой причине, а также из-за ограничения лимитов расходования средств реализация отдельных пунктов плана по ряду объектов неоднократно переносится из года в год.

Следует рассмотреть возможность целевого финансирования этих мероприятий на уровне взаимодействия центральных дирекций инфраструктуры и тепловодоснабжения, а также предусмотреть отдельный лимит на эти мероприятия для дорожных дирекций по эксплуатации зданий и сооружений.

Андрей НЕЙВИРТ,
главный технический инспектор труда Дорпрофжел на ЮУЖД:

— Мы уже неоднократно говорили о несвоевременных поставках Центральной дирекцией закупок и снабжения средств индивидуальной защиты на главный материальный склад на ЮУЖД. Ситуация, к сожалению, не меняется. В течение всего прошлого года не выполнялся в полном объеме ежеквартальный план поставок. В конце января этого года не были поставлены за 4 квартал 2021 года 194 пары сапог, ботинок мужских, жен-ских, утепленных и 281 пара полуботинок мужских и женских от общих производственных загрязнений.

Также необходимо отметить, что большая часть поставок спецодежды и спецобуви на главный материальный склад ЮУЖД приходит в последний месяц отчетного квартала. В связи с чем работники склада не успевают принять весь объем СИЗ, провести входной контроль качества. В результате неравномерных и несвоевременных поставок практически ежеквартально допускаются нарушения сроков поступления СИЗ в структурные подразделения.

Также в течение прошлого года неоднократно отмечалась проблема с обеспечением спецодеждой и спецобувью структурных подразделений Уральского филиала АО «ФПК» на полигоне Южно-Уральской железной дороги. Здесь тоже необходимо принять во внимание, чтобы поставки СИЗ осуществлялись в соответствии с потребностью пассажирских депо, а не в пределах выделенных лимитов.

Николай БОРОДИН,
главный технический инспектор труда Дорпрофжел на ЮВЖД:

— Еще в 2020 году была утверждена программа по обеспечению санитарно-бытовыми условиями работников подразделений Центральной дирекции инфраструктуры на 2021–2025 годы. Однако из-за отсутствия финансовых средств в прошлом году раздел «Приобретение пунктов обогрева за счет инвестиционных средств», к сожалению, не был реализован. Аналогичная ситуация может повториться в этом году.

Нынешние здания и сооружения Юго-Восточной дирекции инфраструктуры приходят со временем в удручающее состояние, в связи с чем требуется планомерная их замена на более современные и технологичные модули.

На начало января из 405 имеющихся табельных 14 не соответствуют санитарным нормам и находятся в аварийном состоянии. До полного оснащения не хватает еще двух модульных зданий.

Дефицит пунктов обогрева гораздо значительнее — до норматива не хватает 53 пунктов. Кроме того, из 231 имеющегося 21 в аварийном состоянии и не соответствует санитарным нормам. Итого нехватка 90 модулей. А это ненадлежащие условия труда не одного десятка человек.

В январе руководство Дорпрофжел на ЮВЖД обратилось в Центральную дирекцию инфраструктуры. Ответ один — дефицит финансирования. Конечно, действие программы рассчитано на пять лет, однако велика вероятность того, что к концу пятилетки еще ряд зданий придут в негодность, потребность будет расти и за раз закрыть образовавшуюся проблему станет еще более финансово неподъемно для бюджета.

С июля прошлого года программа по обеспечению санитарно-бытовых условий работников подразделений ЦДИ претерпела изменения, поэтому надеемся, что решение вопроса все-таки сдвинется с места.

СИГНАЛ
№ 05 (1077) 10–16 февраля 2022 года

ТРАДИЦИИ

Биографию пишет время

ВЕРА ЧУБАРОВА,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Музей Опытной путевой машинной станции № 103 имени В.И. Медведева занял одно из призовых мест по итогам смотра-конкурса музейных комплексов, проведенного Дорпрофжел на МЖД. Его результаты были озвучены в начале этого года.

На фоне истории предприятия, созданного в 1942 году, музей ПМС весьма молод. «В январе 2019 года к 105-летию первого начальника предприятия Василия Медведева был открыт стенд «Исторические вехи развития и становления ОПМС-103». Инициатором стал руководитель предприятия Дмитрий Петренко, — рассказывает неосвобожденный председатель ППО ОПМС-103 Татьяна Ломтева. — Когда в прошлом году ПМС возглавил Виталий Черноок, он заинтересовался экспозицией, и уже осенью стенд преобразовали в музей».

Это отличный подарок к 80-летию ОПМС-103, которое коллектив отметит 11 февраля этого года. В числе экспонатов музея и документальный фильм, а также журнал с фотографиями из жизни предприятия, отпечатанный к его 70-летию. Тогда документы истории несли в профком помнившие еще военные годы ветераны, их дети и внуки. Впрочем, интерес эти артефакты вызывают и сейчас.

«Посмотрите, вот работают молодые женщины, — показывает снимки Татьяна Ломтева. — Для фотографирования они, конечно, оделись понаряднее — ситцевые платья, светлые косынки. А это — передвижной путейский микрорайон 50-х годов: множество вагончиков, приспособленных под жилье. На соседнем фото путейцы обедают на открытом воздухе».

Остро, по словам Татьяна Ломтевой, тогда стоял детский вопрос. В ОПМС работали, как правило, семьями. Утром уезжали на смену, а возвращались порой поздно ночью. С кем оставлять ребятишек? Тогда профсоюз совместно с руководством организовал вагон — детский сад. На одном из снимков запечатлены малыши в панамках, гуляющие под присмотром воспитательницы на улице, на другом — детский новогодний праздник.

Еще одно направление деятельности профкома — организация досуга. Вот подпись под снимком, на котором под аккомпанемент гармониста поет молодой мужчина: «Столяр Левин талантлив в работе, спорте. И певец он отменный». Выездные концерты художественной самодеятельности, соревнования рыболовов, экскурсионные поездки. Пусть недалеко, на близлежащую пристань «Золотой бор». Но для людей, занятых тяжелым трудом, это возможность— не только отдохнуть, но и расширить кругозор.

«В музей приходит и молодежь, и люди постарше, — говорит Дмитрий Петренко. — Многое у нынешних ребят вызывает удивление. Зато, говорят они, мы лучше стали понимать ветеранов, к которым сейчас приходим, чтобы помочь».

Сегодня коллектив предприятия, его первичка, профсоюзное членство в которой — 100%, следуют традициям.

ФОТО ИЗ АРХИВА ППО ОПМС-103

Первоначально на предприятии создали исторический стенд, а уже позже — музей

Ведь 103-ю по праву называют станцией новаторов. Только за последние годы здесь реализовано несколько инновационных проектов. В том числе по сборке рельсошпальной решетки на скреплении «Пандрол-350». Этот проект решено тиражировать на сеть. В прошлом году на базе ОПМС-103 создан сектор новых технологий, основные задачи которого — внедрение автоматизированных программных и информационных систем, участие в разработке, испытании и внедрении в производство новейшего оборудования и перспективных технологических процессов.

Со временем музейными экспонатами станут и свидетельства о победе в отраслевом соревновании ОАО «РЖД». В прошлом году предприятие трижды удостаивалось награды, в том числе дважды — за первое место. А также фотографии и личные вещи современников.

МОЛОДЕЖЬ

Семейное дело агента ЗОЖ

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

И в мыслях не было у Анечки Копендох становиться железнодорожницей! Однако ж — любовь-морковь в виде принца с компьютером в руках, и вот она уже примеряет на пальчик обручальное колечко, а еще через некоторое время работает технологом в Ростовском информационно-вычислительном центре. Сегодня за ее плечами почти девять лет работы, которые она внесла в копилку железнодорожной династии Копендох.

По специальности Аня — учитель информатики. На момент знакомства с будущим супругом она трудилась в сервисном центре, куда и пришел сдавать в починку компьютер Игорь Копендох. Молодой человек довольно быстро провел параллель между образованием супруги и ее возможной работой в ИВЦ. К тому же он оказался потомственным железнодорожником с очень крепкими династическими корнями: в Ростовском ИВЦ в разное время работали его отец, мать, брат, а бабушка, дед, дядя и тетя — на соседней Юго-Восточной магистрали. А основал династию прадед Игоря — Никита Копендох, работавший дежурным по станции Ольховая, а потом и Дроново.

«330 лет насчитывает наша династия, — с гордостью рассказывает Анна. — И теперь продолжаем ее мы с мужем. Это патриотично, мы и детей этому учим. Считаем, что железная дорога — это стабильность, постоянство, что она всегда была и будет, что это стратегический важный объект и в мирное время, и в военное».

Муж всегда поддерживает Анну. Вместе они активно участвуют не только в общественной жизни своего предприятия, но и во всех корпоративных и профсоюзных мероприятиях, будь то участие в конкурсах, онлайн-проектах, фестивалях и спортивных соревнованиях. Стоит только Анне спросить у мужа или старшей дочки, 10-летней Танюши: «Будем в конкурсе участвовать?», как они непременно соглашаются. Кстати, к некоторым мероприятиям уже привлекают и самого младшего члена семьи, четырехлетнюю Арину.

До последнего декретного отпуска Аня была заместителем профгрупорга отдела автоматизированных систем управления финансами и ресурсами. И, что удивительно, именно в то время, когда она сидела дома с новорожденной дочкой, ее семья стала активным участником общественной жизни.

«Дома же сидишь, людей не видишь, хотелось другого мироощущения, чего-то интересного. И мы с дочкой Таней втянулись в творческие конкурсы, она у меня рисует хорошо и поделки делает из бисера», — говорит она.

Вот так и затянуло Анну Копендох в активисты и общественники, она ведь и в молодежный совет своего предприятия вошла. Прошлый год стал для нее не только самым насыщенным по количеству проектов, фестивалей и конкурсов, но и успешным. Так, например, в онлайн-проекте «Аксиома ответственности» Аня в третьем этапе заняла первое место среди участников сборной команды Дорпрофжел на СКЖД. Участвовала она и в творческом онлайн-фестивале «ПЕРОн», и в проекте «Территория современных решений РОСПРОФЖЕЛ-2021».

А в проекте «PROлюдей» заняла 5-е место среди 800 участников. И по итогам вошла в «золотую десятку» самых активных. Прошла обучение по дистанционной образовательной программе курса «Продвижение здорового образа жизни среди сотрудников ОАО «РЖД» в корпоративном университете, где представила проект «Независимость — отказ от вредных привычек», который посвящен пропаганде отказа от курения среди работников, и получила звание «агент ЗОЖ».

«Такие мероприятия дают возможность общаться, активно и интересно проводить время, стать дружнее, реализовать творческий потенциал. Мне самой интересно не сидеть на месте, а онлайн-формат конкурсов позволяет общаться с коллегами с других дорог, обмениваться мнениями, дискутировать, находя единомышленников. Жизнь наполняется другими красками. А если ты активен, движешься. тогда даже быт не кажется рутинным. Тем более в период пандемии, когда приходится работать удаленно», — размышляет Анна.

Анна обожает проводить время с семьей, — вместе с дочерьми они занимаются выпечкой, шьют, копаются в огороде. «Года три назад мы переехали в частный дом, и у нас появилось новое развлечение — наш маленький огородик. В прошлом году у нас поспели первые яблоки и малина, кабачки и огурцы, которые мы сами сажали. Нас это очень порадовало», — говорит Анна Копендох.

А из мероприятий Анна подумывает об «Аксиоме ответственности», надеется на продолжение в этом году понравившегося проекта.

НАУКА

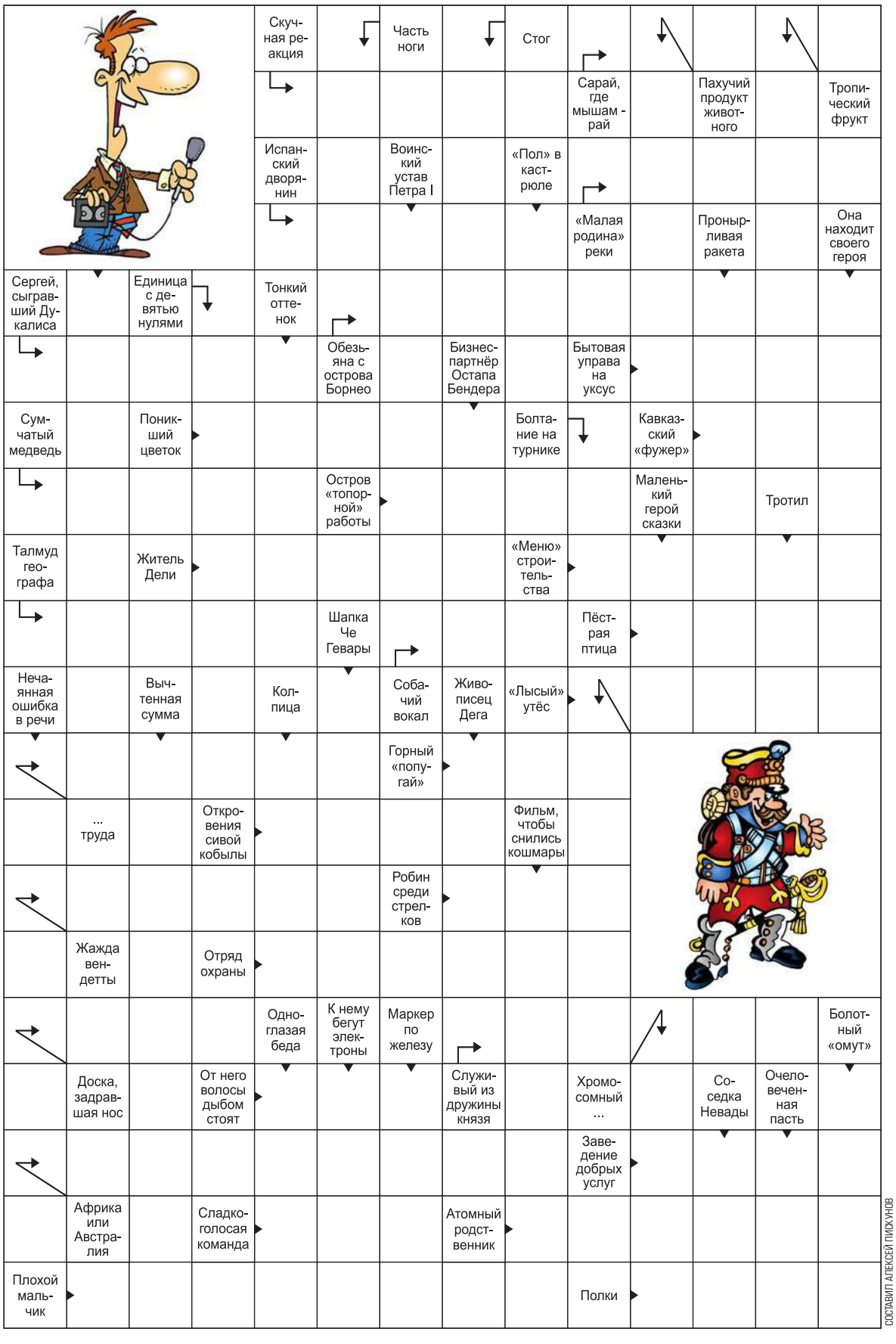
Возраст камня

Примерный возраст и минеральный состав знаменитого Гром-камня — пьедестала Медного всадника — впервые предположили российские минералоги.

Ученые Санкт-Петербургского государственного университета и Горного университета пришли к выводу, что возраст породы составляет около 1,5–1,6 млрд лет и она представляет собой гранит биотит-мусковитового калиево-полевошпатового состава.

Как сообщили РИА «Новости», в Санкт-Петербургском государственном университете ученые исследовали более 20 минеральных проб, отобранных без вреда для памятника. Это были естественные сколы поверхности пьедестала Медного всадника. Пробы отбирались с 2003 по 2018 год.

Напомним, пьедестал известного памятника Петру I на Сенатской площади — Медного всадника — создан из огромного гранитного монолита, найденного в окрестностях деревни Лахта под Петербургом и названного Гром-камнем.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД. ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 04

По горизонтали: Дубовицкая. Мусс. Скопа. Спешка. Каноэ. Родник. Хлор. Река. Хохол. Щека. Долив. Кинза. Кляр. Феликс. Остов. Адам. Пэр. Июнь. Прореха. Элли. Пас. Арап. Явь. Лот. Ока. Лось. Осада. Куст. Взморье. Кочан. Макс. Ламинат.

По вертикали: Гумус. Шоссе. Фиаско. Окно. Ява. Спорщик. Кадр. Пшик. Замок. Доход. Шрек. Эллочка. Неон. Кара. Евлампия. Акрополь. Зло. Африка. Планка. Сделка. Сэр. Трепло. Власть. Хаос. Рассол. Подвал. Васька. Казна. Коми. Уран. Тест.

ИСТОРИЯ

Моряк и королева

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Легенд в Московском метрополитене хватает, особенно на станции Арбатско-Покровской линии «Площадь Революции», которая украшена многочисленными фигурами советских людей работы скульптора Матвея Манизера. С ними связывают самые разные городские легенды, но вот конкретный прототип доподлинно известен только один — матрос-сигнальщик линкора «Марат» Олимпий Рудаков.

Олимпий Иванович родился во вполне «сухопутной» семье (мама — дочь священника, папа — ветврач), но «партия велела», и он отправился по комсомольской путевке учиться в Ленинградское высшее военно-морское училище имени Фрунзе. Так море стало его судьбой.

В 1942 году старший лейтенант Рудаков служил на Северном флоте в звании помощника командира эсминца «Сокрушительный». Во время 11-балльного шторма судно разломилось на две части, после чего корма затонула. Тридцать членов экипажа из 200 погибли, остальных спасли подоспевшие корабли. Проверка показала, что командный состав грубо нарушил устав. Высшую меру наказания получило все руководство «Сокрушительного», в том числе и помощник капитана Рудаков, но только ему расстрел заменили десятью годами лагерей. Уже весной 1943 года его перевели в звании рядового в штрафбат 50-й армии Карельского фронта, но закончил он войну капитаном 3-го ранга и командиром эсминца «Доблестный». Прославился же Рудаков на весь мир уже после войны — в июне 1953 года, во время коронации нынешней королевы Великобритании Елизаветы II.

Для участия в военно-морском параде в Портсмуте наши направили крейсер «Свердлов» под командованием Олимпия Рудакова. Но он… опаздывал. А наши должны были открывать парад! Рассказывают, что в чудесный момент в гавань на всех парах ворвался уже никем не ожидаемый «Свердлов» и — без лоцмана — пришвартовался в отведенном ему месте. За 12 минут вместо часа с лишним.

> **Елизавета II представила Олимпия Рудакова своей сестре, принцессе Маргарет.**

В качестве кульминации праздника королева на яхте «Сюрпрайз» обошла все стоявшие в гавани корабли, за ней хвостиком пристроился катер Черчилля. По церемонии ее должны были приветствовать, но или служба протокола прошляпила, или еще что, но салют дал один «Свердлов» — в честь королевы три раза, а в честь премьер-министра один.

После парада последовал бал в Королевских морских казармах, на него были приглашены 20 офицеров крейсера «Свердлов» во главе с Рудаковым. Олимпий Иванович преподнес Елизавете горностаевую мантию — подарок Советского правительства. Королева в долгу не осталась — весь первый тур вальса она протанцевала с русским капитаном. А закончив танцевать, Елизавета представила Олимпия Рудакова своей сестре, принцессе Маргарет. Она тоже подарила Олимпию Ивановичу вальс. А по окончании танцев присутствовавшие британцы испытали шок: королева пригласила Рудакова на аудиенцию и уединилась с ним в кабинете. Рассказывали, что Черчилль, выходя из зала, просто хлопнул от возмущения дверью…

Говорят, что несколько лет спустя Олимпию Рудакову предложили работать военно-морским атташе Советского Союза в Великобритании. Он отказался, сославшись на семейные обстоятельства. Может, зря?

ФОТОРЕПОРТАЖ

На предприятиях Владивостокского территориального управления Дальневосточной магистрали по инициативе профсоюза прошли акции памяти «Блокадный хлеб». Председатель ППО Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций Светлана Переверзева и ее заместитель Виктория Бударина напомнили коллегам о блокаде Ленинграда, которая длилась долгих 872 дня

В Южно-Сахалинске прошло первенство по лыжным гонкам среди работников Дальневосточной железной дороги, посвященное 125-летию магистрали. Женщины бежали 2,5 км, мужчины — 5 км. Однако только лыжней дело не ограничилось, Сахалинский филиал Дорпрофжел на ДВЖД организовал для спортсменов обзорную экскурсию по Южно-Сахалинску и поездку по канатной дороге

Активисты первички Северо-Кавказской дирекции по тепловодоснабжению организовали сбор одежды для передачи в Российский Красный Крест. «Собрали примерно 16 кг вещей. Следующую акцию планируем в марте», — рассказали председатель первички Марина Попова и волонтер Наталья Панютина

Дорпрофжел на МЖД принял участие в спортивном празднике Московской федерации профсоюзов — «Московская лыжня». Более 90 железнодорожников, любящих активный образ жизни и спорт, приняли участие в соревнованиях: по лыжным гонкам, мини-футболу, метанию медбола, гиревому спорту и семейной эстафете

Студенты волонтерского отряда «Надежда» колледжа железнодорожного транспорта Уральского государственного университета путей сообщения награждены благодарственными письмами администрации Екатеринбурга и благодарностью руководителя Федеральной службы государственной статистики за участие во Всероссийской переписи населения. Прошлой осенью ребята работали в МФЦ, помогая жителям, которые не могли самостоятельно пройти перепись на портале Госуслуг

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. ПРОТАСОВА
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, Ярославле.
Общий тираж: 90 549 экз.
Номер подписан: 08.02.2022 г. №