

Одной дорогой



Участники совета МКПЖ уверены в дальнейшем сотрудничестве

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

СОБ. ИНФ.

Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников (МКПЖ) исполнилось 25 лет. За эти годы конфедерация доказала эффективность в решении вопросов социально-экономической защиты работников железных дорог и транспортных строителей стран Содружества.

Празднование даты МКПЖ прошло в контексте заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, который в мае отметил 25 лет с момента основания. Конфедерация была создана практически одновременно с Советом и в 1996 году получила статус постоянного наблюдателя.

В заседании Совета приняли участие министр транспорта России Максим Соколов, и.о. руководителя Росжелдора Владимир Чепец, президент РСПП Александр Шохин, первый вице-президент ОАО «РЖД» Анатолий Краснощёк, советник президента ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев, руководители железнодорожных администраций стран Содружества и председатели профсоюзов, входящих в МКПЖ, председателем которой является лидер РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров.

«Международная конфедерация профсоюзов железнодорожников и РОСПРОФЖЕЛ рассматривают Совет в качестве неофициального международного объединения работодателей,

— рассказал Николай Никифоров. — Между организациями налажен эффективный диалог. Представители профсоюзов - участников МКПЖ — постоянные члены заседаний Совета. Это позволяет эффективнее решать социальные проблемы работников, выстраивать взаимодействие между железнодорожными администрациями на доброжелательном уровне.

ОФИЦИАЛЬНО

Участники заседания совета МКПЖ, посвящённого его 25-летию: Председатель Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников и РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров, генеральный секретарь Всеобщей конфедерации профсоюзов Владимир Щербаков, генеральный секретарь МКПЖ Геннадий Косолапов, председатель Независимого профсоюза железнодорожников Азербайджана Фазаил Багиров, председатель Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций Владимир Ринг, председатель профсоюза железнодорожников Грузии Зураб Насараия, председатель общественного объединения «Казахстанский отраслевой профессиональный союз работников железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспорта» Оразгали Ахметбаев, председатель профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Киргизии Роберт Мазитов, председатель профсоюза железнодорожников Литвы Вилюс Лигейка, председатель профсоюза железнодорожников Молдовы Иван Запорожан, председатель профсоюза железнодорожников и отрасли со-общений Латвии Савелий Семёнов, председатель объединённой отраслевой профсоюзной организации железнодорожников и транспортных строителей Белоруссии Валерий Стромук.

По словам Анатолия Краснощёка, конфедерация вносит значительный вклад в формирование социальной политики железных дорог стран-участниц Содружества. Данные, предоставляемые МКПЖ позволяют видеть реальную картину социально-экономического поло-

жения персонала дорог СНГ и Балтии. «Благодаря совместным решениям заложены основы социального диалога на межгосударственном уровне, — подчеркнул Николай Никифоров. — Принято более 30 документов социального плана». Например, на всём пространстве Содружества сохранено право льготного проезда работников в пассажирском сообщении, единый знак «Почётный же-

КТО ПОШИЛ, ТОТ ПУСТЬ И НОСИТ **СТР. 2**

ПУТЕЙЦАМ НУЖНЫ «ПУТЕЙЦЫ» **СТР. 3**

НЕЧУЖИЕ ДЕТИ **СТР. 6**

ИГРЫ В ГЕРОЕВ **СТР. 8**

Младшие — в приоритете



ЗАБОТА

В первый день лета отмечается День защиты детей.

Дети железнодорожников находятся под опекой РОСПРОФЖЕЛ круглогодично, профсоюз организует их досуг, заботится о культурном и спортивном развитии. Это и новогодние ёлки, и сладкие подарки, и экскурсии в «две столицы» — Москву и Санкт-Петербург — в зимние каникулы. Это летний отдых в местных и черноморских оздоровительных лагерях. Это билеты на различные мероприятия и не только в железнодорожные дворцы культуры. Невозможно забыть «Спортланд» с его гигантскими батутами, пазлами и интеллектуальными играми, занимающими не только ребят, но и их родителей. А сколько впечатлений подарили детям экскурсионные программы в рамках корпоративного проекта «Узнай свою страну»!

Профсоюз шефствует над детскими домами и школами-интернатами, помогает не только материально, но и делится душевным теплом и заботой.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 4-5, 8

За культуру безопасности в ответе

АКТУАЛЬНО

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Кто руководит Советами общественных инспекторов по безопасности движения? Что мотивирует «общественников» к активной работе? Об этом рассказывает руководитель технической инспекции — главный технический инспектор профсоюза Алексей Налетов.



— Руководство общественными инспекторами осуществляется территориальными и дорожными Советами, в состав которых входят как выборные и штатные работники профсоюза, так и руководители структурных предприятий РЖД. В процессе работы Советов выявилась потребность дополнительного создания рабочих органов, координирующих деятельность инспекторов на уровне структурных подразделений, железнодорожных узлов, более активного привлечения к работе ревизорского аппарата, ветеранов. Центральным Советом были даны соответствующие рекомендации.

Принимая во внимание, что деятельность общественных инспекторов может привести к конфликтным ситуациям, по предложению профсоюза в коллективный договор был включён пункт о дополнительной социально-трудоустройственной защите общественных инспекторов в части согласования с профсоюзом вопросов привлечения к дисциплинарной ответственности или увольнения.

Важным фактором эффективности работы остаётся мотивация. Распоряжение ОАО «РЖД» о порядке предоставления дополнительных трёх дней к отпуску общественным инспекторам является одним из мотивирующих факторов.

За активную работу по обеспечению безопасности движения поездов в прошлом году поощрили более 1500 общественных инспекторов, в том числе наградами ЦК РОСПРОФЖЕЛ — 45 работников, лучшими общественными инспекторами ОАО «РЖД» с вручением соответствующего знака стали 50 железнодорожников.

Задачи на 2017 год определены: это улучшение культуры безопасности движения, повышение результативности работы общественного инспектора и реализация учёта его работы на базе автоматизированных систем, усиление роли инспектора в профилактической работе.

Кто пошил, тот пусть и носит



Замеры и споры продолжались два дня

СПЕЦОДЕЖДА

РОМАН ГОЛОТВИН,
Дорпрофжел на Горьковской дороге
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Часть комплекта летней одежды Горьковская дорога с подачи профсоюза вернёт поставщику. И это не первое такое решение: за несоответствие стандартам размерного ряда зимние костюмы «Механик» изготовитель также получил обратно.

Поставки спецодежды находятся под контролем профсоюза. А комиссия по приёмке спецодежды, в которую входят представители дирекции, службы охраны труда и промышленной безопасности и, конечно, Дорпрофжел, уже не раз доказывала свою компетентность.

Зимой 2016 года на спецодежду начали поступать жалобы от работников. И если куртки спецкостюма «Путеец» нареканий не вызвали: добротные, аккуратно сшитые, работники носят их с удовольствием, то в брюках работать было неудобно — ни

наклониться, ни присесть. Они были малы и жали. Поэтому к новой партии одежды из 266 костюмов «Механик» комиссия отнеслась более придирчиво.

С сантиметром в руках принялись изучать костюм за

вскрывались новые комплекты одежды. И в итоге — акт о несоответствии партии спецодежды ГОСТу и о возвращении её на комбинат всё-таки подписали.

Но история повторилась:



С САНТИМЕТРОМ В РУКАХ ПРИНЯЛИСЬ ИЗУЧАТЬ КОСТЮМ ЗА КОСТЮМОМ И СРАВНИВАТЬ С НОРМАТИВАМИ

костюмом и сравнивать с нормативами. Выяснилось, почему брюки из предыдущей поставки были работникам малы и неудобны при носке. Оказалось, что ширина почти каждой детали не соответствует ГОСТу: заужена на один, два, а то и на три сантиметра. Всего деталей — четыре. Легко сосчитать, сколько сантиметров сэкономлено на каждом брюке.

«Мы сразу вызвали представителя комбината, — рассказывает главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Горьковской дороге Ирина Игнатьева. — Вместе с ним всё измерили. Два дня продолжались замеры и споры,

весной с того же предприятия поступили летние мужские костюмы «Движенец». Каково было удивление комиссии, когда первые же два комплекта из партии не соответствовали линейному размерному ряду: рукава разной длины у куртки, а брюки не совпадали с курткой по росту. И в довершение картины — маленькие кепки, которые невозможно было надеть на голову взрослому человеку. Маркировка и вовсе отсутствовала, но видимо вместо 58-59 размера железнодорожникам предложили размер 55-56. Теперь и кепкам предстоит обратный путь к изготовителю.

ФОТОФАКТ

Бучатская Анна, супруга машиниста локомотивного депо, Иланская победила в фотоконкурсе «Самый клёвый кадр». Он проходил на сайте Дорпрофжел Красноярской дороги в формате интернет-голосования.

По словам председателя ППО эксплуатационного локомотивного депо Иланская Сергея Науменко, фотоконкурс расширил аудиторию пользователей сайта. Члены профсоюза, заходя на ресурс, помимо голосования просматривали и другую важную и интересную информацию.

Анна, набравшая большее количество голосов за фотоснимок, получила в подарок от профсоюза лодку для летних соревнований по рыбной ловле. По её словам, для того чтобы победить, пришлось привлечь всех друзей и знакомых. И каждый из них заходил на сайт. «О том, что получу приз, я даже не мечтала. Теперь буду участвовать во всех мероприятиях профсоюза», — сказала она.



НОВОСТИ

К хорошей физической форме

Договор на аренду плавательных дорожек в бассейне «Дельфин» заключил профком Пензенского отряда Водомственной охраны железнодорожного транспорта. Возможностью посещать водный спортивный объект на льготных условиях воспользовались около 50 сотрудников.

«Хороший вариант поддерживать себя в достойной физической форме», — отметил председатель профсоюзной организации Николай Чепров.

За работниками пошли в суд

Профсоюз отстоял в суде право двух работников сервисного локомотивного депо Курск (филиал «Московский» ООО «ТМХ-Сервис») Любови Сергеевой и Татьяны Титовой на досрочное назначение страховой пенсии по старости в связи с занятостью на работах с тяжёлыми условиями.

В управлении Пенсионного фонда Курска неправильно истолковали законодательную норму об исчислении стажа для назначения пенсии. Из льготного стажа работников неправомерно исключили периоды работы с тяжёлыми условиями труда.

Судья, оценив представленные доказательства, вынес решение о признании права работников — членов РОСПРОФЖЕЛ на досрочное назначение страховой пенсии по старости в связи с занятостью на работах с тяжёлыми условиями труда.

2017 — ГОД ПРОФСОЮЗНОЙ ИНФОРМАЦИИ

Молодёжь на волне информации

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на Октябрьской дороге
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

В практике совещаний Молодёжного совета Дорпрофжел на ОЖД впервые использовали технологию интернет-трансляции в прямом эфире.

В учебно-методическом центре находилось 15 участников встречи, ещё более 30 присоединились с помощью современных средств коммуникации. Такой формат дал возможность всем, независимо от расстояния, обсудить вопросы молодёжной политики. С помощью онлайн-трансляции Молодёжный совет оперативно получил обратную связь из регионов для решения таких вопросов, как, например, степень вовлечённости в спортивные и культурно-массовые мероприятия дороги, Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Практику онлайн-трансляций продолжат. Это позволит повысить охват аудитории и оперативно предоставлять информацию членам профсоюза.

В ЭТОМ ГОДУ НА СЕТИ ДОРОГ ВСЕМИ ВИДАМИ РЕМОНТА ЗАПЛАНИРОВАНО ОБНОВИТЬ 5,7 ТЫС. КМ ПУТИ. РЕМОНТНАЯ КАМПАНИЯ НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ, НО СЛОЖНОСТИ ОСТАЮТСЯ.

БЛИЦ-ОПРОС

Какие трудности прошлых лет нужно предусмотреть в эту путевую кампанию? И каковы сложности этого года?

Александр Козерод, председатель первичной профсоюзной организации Дальневосточной дирекции по ремонту пути:

— Особенность путевой ремонтной кампании этого года на ДВЖД состоит в том, что из 334 км тяжёлых видов ремонта — модернизация и капитальный ремонт пути — 136 км предстоит выполнить в Тындинском регионе, на отдалённых участках Байнало-Амурской магистрали. Для этого четыре путевых машинных станции передислоцированы на БАМ. В каждой из них работают более 100 человек. Во время работ люди будут жить вдали от дома, в служебно-технических вагонах.

Одна из главных проблем — состояние парка вагонов для перевозки, проживания и санитарно-бытового обеспечения работников, привлекаемых для выполнения путевых работ. Большая часть парка выработала свой нормативный срок службы. Это вагоны, которые в своё время были исключены из пассажирского движения. Им более 28 лет. Есть вагоны, которым более 40 лет, их бессмысленно ремонтировать. Это общесетевая проблема, которая не решается уже не первый год. Ещё одна проблема — отмена «онок» из-за большого грузопотока.

Но есть и положительные моменты — увеличился объём работ, выполняемых в режиме «закрытого перегона». При использовании этого метода себестоимость ремонта пути снижается, сокращается количество выездов хозяйственных и рабочих поездов, повышается производительность машинных комплексов. Кроме того, увеличивается пропускная способность участка за счёт уменьшения продолжительности работ.

Светлана Михальченко, неосвобождённый председатель первичной профсоюзной организации ПМС — 48 Красноярской дирекции по ремонту пути:

— Вопрос ремонта вагонов для проживания работников, занятых в путевых работах, вагонов-столовых, подвижного состава хозяйственного назначения вообще не решается. Так, в этом году не был отремонтирован ни один вагон. Подвижной состав нуждается в новом оборудовании для приготовления горячей пищи, бойлерах для нагрева воды. Замена подлежат устаревшие раковины, электрические печи, разделочные столы.

Второй вопрос касается доставки работников к месту ремонта. Во-первых, считаю, что нужно рассмотреть вопрос оплаты затраченного работниками ПМС времени на дорогу от работы до места производства работ.

Во-вторых, для оперативного, своевременного и качественного выполнения объёмов по оздоровлению пути необходимо обратиться к руководству компании с предложением возратить автомобильную технику, переданную в аутсорсинговые компании, на баланс ПМС.

Для обеспечения сохранности тракторной техники, её охраны на перегоне приобрести для водителей грейдеров, бульдозеров автомобильные передвижные жилые модули.

Сергей Максимов, председатель первичной профсоюзной организации Юго-Восточной дирекции инфраструктуры:

— Особых сложностей нет. Единственное, что сейчас вызывает обеспокоенность, — вынужденный простой путевых бригад. Например, технологическое «окно» запланировано с 10 до 13 часов, бригада на месте, а открыли «окно» только в 10:40. При этом сроки закрытия остаются прежними, а работы остаётся меньше времени, а выполнить их нужно в полном объёме. Случается, что из-за таких задержек поезда приходится пропускать по неправильному пути, но чаще мы стараемся идти навстречу движению и укладываемся в указанное время. Хотелось бы, чтобы подобные передвижки времени не происходили, и работа шла своим чередом.

Владимир Макеев, председатель объединённой первичной профсоюзной организации Свердловской дирекции по ремонту пути:

— Ежегодно имеют место факты сбоя графика поставок материалов верхнего строения пути: щебня, шпал, геотекстиля, пенополистирола, а это влечёт за собой корректировку в плане-графике работ. Необходимо повышать ответственность поставщиков материалов и поставлять материалы вовремя.

Кроме того, в предыдущие годы объёмы работ по оздоровлению пути были снижены, что привело к оптимизации путевых машинных станций. С 2017 года планируемые объёмы будут увеличиваться ежегодно, поэтому возникнет вопрос о необходимости технического и технологического усиления ПМС: развития производственных баз, увеличения парка грузовых вагонов и дополнительного приобретения техники. Считаю, что об этом нужно задуматься уже сегодня.

Что касается этого сезона, то выборочные проверки готовности подразделений к летним путевым работам показали частичную готовность. Так, обеспеченность летней спецодеждой составляет 86% от годового плана, спецобувью — 0%.

Большая потребность в предприятиях в аккумуляторных батареях для радиостанций. Поставка планируется только после 31 июля, хотя по утверждённой заявке должна была произойти ещё в I квартале.

СИТУАЦИЯ

ПАВЕЛ ГРЕКОВ,

Дорпрофжел на Восточно-Сибирской дороге
ИРКУТСК

Дорпрофжел на Восточно-Сибирской дороге обратился в ОАО «РЖД» с просьбой выделить деньги на капитальный ремонт электропоездов «Путеец».

В этом году общий объём ремонтно-путевых работ на Восточно-Сибирской дороге составит более 500 км. Во время летней страды на магистрали используют несколько способов доставки ремонтных бригад на перегоны. Там, где не может проехать автотранспорт, работают автомотрисы. Их на балансе Восточно-Сибирской дороги три. Также в распоряжении путейцев пять электропоездов и одиннадцать пар рабочих поездов, состоящих из классного вагона и платформы для перевозки строительных материалов.

СПРАВКА

Электричкой «Путеец» к месту ремонтных работ можно перевезти несколько путевых бригад или свыше 100 рабочих. Поезд укомплектован инструментами для обновления инфраструктуры, оборудован рабочими мастерскими, где можно отремонтировать вышедший из строя инструмент. В тамбуре одного из вагонов установлены две поворотные консоли для поднятия в вагон груза весом до 1 тонны.

В электричке, помимо удобных туалетных комнат и сушилок для одежды и обуви, предусмотрены места для приёма пищи, оснащённые микроволновыми печами, холодильниками и диспенсерами.

Первый такой поезд вышел на линию семь лет назад.

На первый взгляд проблем нет. Но, по решению ОАО «РЖД», четыре электропоезда этой весной передадут на Приволжскую дорогу. Для «компенсации» потерь Дирекция моторвагонного подвижного состава дополнительно сформирует ещё два электропоезда. Однако пока непонятно, где брать ещё две единицы транспорта.

Кроме того, при проверке технической инспекции труда



Капитального ремонта ждут четыре «Путейца»

было установлено, что семь вагонов рабочих поездов нуждаются в ремонте: требуется замена линолеума, частично — внутренней обшивки, монтаж электропроводки.

Использовать автотранспорт в полную силу невозможно: расчётная потребность в услугах автотранспортной аутсорсинговой компании пре-

цами выезжал на перегон Большой Луг — Подкаменная в электричке, — рассказал главный технический инспектор труда Дорпрофжел Александр Гришунов. — Из-за особенностей рельефа дороги нередко приходится выгружать оборудование на откосах. Например, при выгрузке шурупогаечного ключа весом более 100 килограмм пришлось задействовать пять человек.

Впрочем, и при перевозке инструментов на платформах разгрузка не становится более лёгкой, ведь специального оборудования для этих целей также не предусмотрено. Зато в поездах «Путеец» есть специальная лебёдка, установленная в тамбуре вагона, это удобно.

Сложности с разгрузкой создают опасность для жизни и здоровья людей. Так, в феврале этого года на Красноярской дороге был смертельно травмирован дорожный мастер, выгружавший ударное набивное устройство.

— Складывается ситуация, при которой электропоезда изымают, авточасы снижают, а «путевские» электрички стоят «на приколе», — заметил председатель Дорпрофжел на ВСЖД Александр Старцев. — Проблемы по доставке работников не позволяют в полной мере обеспечить соблюдение технологических процессов. Возникают риски использования «случайного» транспорта, в том числе личного, а это влечёт за собой снижение уровня безопасности движения и охраны труда.

Письмо с предложением по «реанимации» электропоездов «Путеец» было направлено в адрес старшего вице-президента ОАО «РЖД» — начальника Центральной дирекции инфраструктуры Геннадия Верховых. В ОАО «РЖД» заверили, что профильные департаменты рассмотрят предложения в ближайшее время. Проблему доставки ремонтных бригад Александр Старцев обозначил и на III пленуме РОСПРОФЖЕЛ. Путейцы рассчитывают на положительное решение вопроса.



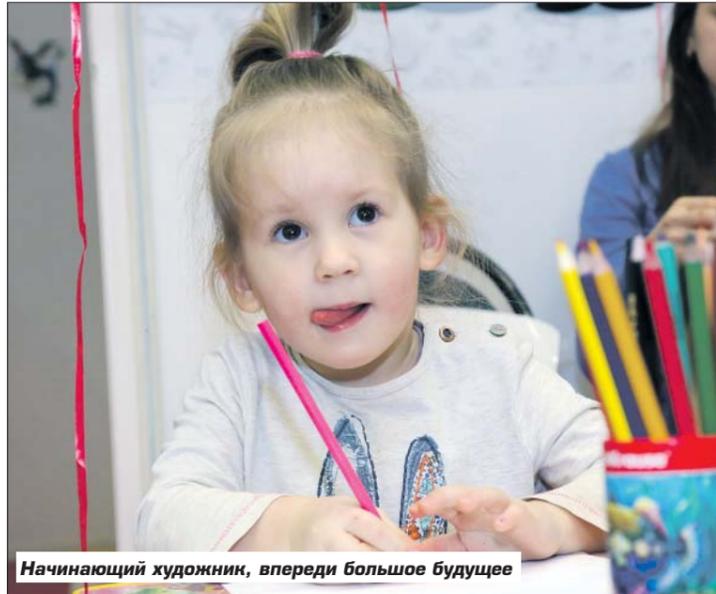
Ремонтная кампания набирает обороты

Младшие — в приоритете

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО НА 1-Й СТРАНИЦЕ



Смена закончилась так быстро. Пора домой



Начинающий художник, впереди большое будущее



Фестиваль «Спортлэнд»: занятие на любой вкус



Фестиваль детского творчества



Дети отдыхают — родители довольны



Подружиться в оздоровительном лагере легко



На детской железной дороге работа взрослая



Дети железнодорожников участвуют во всех спортивных мероприятиях



Преемственность поколений, поздравляем ветеранов



9 мая — праздник для всех возрастов



Лидер профсоюза с лидером гонки



Лыжи — увлекательное занятие, для любого возраста



Новогоднее представление в метро



Поездка в Москву. В Палеонтологическом музее много интересного



Старая Руза — любимый лагерь. Без наград домой никто не уехал



Кремлёвская ёлка. Впечатления на всю жизнь



После новогоднего представления

Нечужие дети

СЕМЬЯ

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,

Дорпрофжел на Южно-Уральской дороге
ЗЛАТУОУСТ

Оператор электронно-вычислительных и вычислительных машин Златоустовского участка эксплуатационного вагонного депо Челябинск Вера Афонина уверена: у каждого ребёнка должна быть семья.

О том, чтобы взять на воспитание приёмных детей, Вера с супругом думали давно. Понимали, что это огромная ответственность и не каждому она под силу. Но сердцу не прикажешь, и 9 лет назад в семье Афониных появилась дочка Настя. Её забрали, соблюдая все необходимые формальности, из дома малютки ещё малышкой. Сейчас Анастасии уже 12 лет.

Тринадцатилетний Илья пришёл в семью Афониных в прошлом году.

«Когда мы в первый раз встретились с Илюшей, он был похож на «одичавше-

го» ребёнка: замкнутый, с трудом шедший на контакт под росток, — рассказывает Вера Афонина. — У мальчика на глазах произошло очень много трагедий, им никто не занимался, ребёнок был предоставлен сам себе. Когда мы с ним встретились, пообщались, сердце дрогнуло. Теперь Илья — член нашей семьи».

«Мы самая обыкновенная семья, — продолжает Вера Вячеславовна, — конечно, много времени уделяем детям. Они должны быть заняты не только учёбой, но и разносторонне развиваться. Необходимо направлять энергию и их способности в нужное русло. За это прежде всего отвечаем мы, родители».

И в семье Афониных каждый нашёл занятие по интересам. Настя с детского сада занимается в музыкальной школе по классу баяна, участвует в школьных и городских мероприятиях. Илья посещает секцию греко-римской борьбы, и первые результаты не заставили себя долго ждать — 3 место в город-

ских соревнованиях. Как и все мальчишки, Илья тянется к автотехнике. Он знает все марки автомобилей, а ещё ему нравится ходить с отцом в гараж ремонтировать машину. О Насте же школьная учительница говорит так: «Настя — сама доброта! Не пройдёт мимо ни одной букашки».

«Я хочу стать коневодом, очень люблю лошадей, но сначала выучусь на ветеринара, чтобы знать всё о животных и уметь их лечить. Мечтаю о ферме с животными. А ещё мама сказала, что скоро я пойду заниматься в конный клуб, чтобы научиться ухаживать за лошадками и ездить на них», — поделилась мечтой девочка.

«Илья и Анастасия — наши звёздочки. Они очень активные и любознательные, участвуют во всех конкурсах: рисуют, делают поделки, читают стихи, поют, — рассказывает председатель цехового комитета Златоустовского участка Челябинского вагонного эксплуатационного депо Алёна Хмелинина. — Мы очень хорошо знаем эту семью, их историю.



Настя и Илья Афонины (справа) участвуют во всех мероприятиях

На новогодние праздники мы приезжали к ним с поздравлениями и поразились насколько они заботливые и дружные». Кстати, Афонины все вместе занимаются и плаванием в бассейне, с абонементом в который помогает профком.

На вопрос о секрете крепкой семьи и воспитания детей Вера отвечает: «Стараюсь понять каждого, помочь, воспитываю в детях доброту, взаимопонимание, любовь к тем, кто их окружает. Нужно уважать мнение ребёнка, как можно больше проводить времени с ним».

Прошлым летом вся семья отдыхала в Крыму. Для Ильи это было полное впечатление путешествия, ведь он в первый раз ехал на поезде. Мальчику запомнилось большое количество «комнат» в вагоне, где можно и посидеть, и полежать. Он, не отрываясь, смотрел в окно.

«Сложности в воспитании, конечно, есть, — говорит Вера. — Без этого никуда. Работы предстоит много, но мы всё сделаем, чтобы наши дети не чувствовали себя чужими и знали: есть дом, в котором их любят и ждут».

Первый из лучших

ТВОИ ЛЮДИ, ПРОФСОЮЗ

НИКОЛАЙ ЕФРЕМКИН,

заместитель руководителя технической инспекции труда профсоюза

Машинист электровоза оборотного локомотивного депо Шарья Николай Гольянов награждён почётной грамотой «за активное содействие работодателю в вопросах общественного контроля по обеспечению безопасности движения поездов».

За время работы он зарекомендовал себя грамотным, добросовестным и дисциплинированным работником. Принципиальный подход, профессионализм при исполнении служебных обязанностей, а также в общественной работе позволили ему завоевать авторитет среди локомотивных бригад и специалистов смежных служб.

Николай, кроме своих непосредственных обязанностей, активно занимается общественным контролем по обеспечению безопасности движения поездов. Только в прошлом году он сделал 341 замечание, связанное с неисправностью локомотивов, нарушением правил безопасности движения поездов. Руководствуясь принципом «исправный локомотив — гарантия безопасности движения поездов», Гольянов большое внимание уделяет техническому состоянию машин, качеству технического обслуживания и ремонта, особенно если речь идёт об исправности тормозного оборудования, приборов безопасности. Ни одна мелочь не остаётся без внимания общественного инспектора.



Работает Николай по принципу: исправный локомотив — гарантия безопасности

На лесном километре

КАК ЖИВЕШЬ, ПЕРВИЧКА?

ИРИНА ПАВЛОВА,

корр. «Сигнала»

Работники отдалённых станций нуждаются в особом внимании. В этом уверена Светлана Михайлова, и.о. председателя ППО Санкт-Петербург-Витебского центра организации работы железнодорожных станций (ДЦС-2).

Первичная профсоюзная организация ДЦС-2 объединяет 2638 человек. Это начальники станций, дежурные, операторы, составители и кондукторы грузовых поездов, стрелочники, маневровые диспетчеры, приёмосдатчики груза и багажа. Их рабочие места разбросаны по всему Санкт-Петербург-Витебскому региону — на протяжении более двух с половиной тысяч километров.

Крупные и средние станции находятся в больших населённых пунктах. А малые — иной раз в лесу. На таких «лесных» станциях трудятся по три-четыре человека. До работы они добираются рабочим поездом, но случается, что и его отменяют. Пассажирские поезда не ходят, автодорог нет, а если и есть, то не всегда хватает авточасов, которые движением выделяют.

«Договариваемся с руководством о доставке людей на рабочие места, — говорит Светлана Михайлова. — Нас понимают, идут навстречу».

Светлана убеждена: люди, которые работают на «лесных» станциях, требуют пристального внимания. Им трудно получить

ответы на вопросы — будь то проблема с начислением заработной платы, отпуском, который дают не в то время, когда надо, санаторными путёвками или детским отдыхом.

«Главное средство связи с членами профсоюза, — поясняет Светлана Валентиновна, — мобильный телефон. Кто-то хочет ребёнка отправить в лагерь, кому-то нужен кредит в потребительском кооперативе. Кстати, у нас в Дорпрофжел очень небольшой процент: берёшь на год 50 тысяч рублей, отдаёшь — 54 тысячи, и работники дальних станций часто

профсоюза Светлане Валентиновне ничто не заменит. Она регулярно посещает цеховые организации и обращает внимание на всё: есть ли в комнате приёма пищи чайник, микроволновка, холодильник, проверяет обеспеченность топливом и исправность печного отопления стрелочных постов. Проверяет графики сменности, табели учёта рабочего времени. Интересуется, как обстоит дело с предоставлением доплат и дополнительных дней к отпуску за вредность дежурным, составителям поездов и другим работникам.

«Очень помогают уполномо-

« Личного общения с членами профсоюза ничто не заменит

этой услугой пользуются».

Но есть на полигоне такие места, куда не проходит сигнал сотовой связи, нет Интернета. К вопросу об обмене информацией с такими «медвежьими углами» приходится подходить творчески: что-то передавать с оказией, что-то — при личной встрече.

«У нас три освобождённых работника: председатель и два его заместителя, — продолжает Михайлова. — Очень помогают нам в работе председатели цеховых организаций, их у нас 71 человек. У каждого — ещё и свой профактив. Председатель цехкома или кто-то из его активистов всегда находят время, чтобы выйти на связь, а при необходимости приехать к нам после работы или в свой выходной».

Личного общения с членами

ценные по охране труда», — рассказывает Светлана Валентиновна. Ни одна мелочь не остаётся без их внимания: скошенная трава в полосе отвода, неисправный настил, состояние маршрутов безопасного прохода, обеспечение средствами индивидуальной защиты.

«Не менее важную работу проводят общественные инспекторы по безопасности движения, — уточняет она. — Это «глаза и уши» как профсоюза, так и руководителей. Мы обобщаем информацию о нарушениях, которую они нам передают, и те факты, что сами обнаружили, и выдаём руководителю центра представления на исправление нарушений. Эта общая работа и есть вклад профсоюза в обеспечение безопасности труда и движения поездов».

Дом окнами на Богоявленье

ИСТОРИЯ

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

В рейтинге архитекторов, когда-либо проектировавших здания и сооружения в России, Николаю Орлову присвоена категория 4В, то есть «востребованный профессиональный архитектор».

Вершина его творчества — Курско-Нижегородский вокзал в Москве, построенный в 1894-1896 годах на Земляном Валу. Один из красивейших в столице, он в 1972 году был заменён вместительной, но абсолютно безликой «стекляшкой». Номинально «приличия» при этом

соблюди, оставив от старого вокзала стенку со стороны перрона.

О самом Николае Ивановиче Орлове известно немного. Однако результаты трудов человека говорят лучше любой семейной хроники. В 1886 году он окончил Московское училище живописи, ваяния и зодчества, получив при этом звание «классного художника архитектуры». В 1890-х годах жил в Туле, работал сверхштатным техником строительного отделения Тульского губернского правления. И — строил. Ему принадлежит авторство вокзала в Подольске, здания управления Московско-Нурской и Муромско-Нижегородской железных дорог в Москве. В последнем находи-

лись как рабочие кабинеты, так и квартиры служащих, после революции — Дирекция Московско-Нурской железной дороги имени Дзержинского. В 1990-х — начале 2000-х в левом крыле первого этажа здания работал аппарат ЦК профсоюза. Ныне оно принадлежит Федеральному агентству железнодорожного транспорта.

Что касается Николая Ивановича Орлова, в 1900 году он перебрался на постоянное место жительства в Москву, где служил архитектором в Службе пути Московско-Нурской железной дороги. Подрабатывал архитектором при Ермановских богадельнях и Елизаветинском институте благородных девиц.

Строил Орлов и церкви —



Состояние архитектурного памятника оставляет желать лучшего

сохранились три: Иверская в Орле, неподалёку от вокзала, старообрядческая Екатерининская в Рахманове под Павловским Посадом и Дмитрия Солунского в Москве. Для себя архитектор выстроил в «златоглавой» двухэтажный дом с видом на Богоявленский собор

в Елохове — Орлов называл его «дом окнами на Богоявленье». Он сейчас стоит в Елоховском проезде, уцелел только благодаря попаданию в списки «выявленного культурного наследия». Неизвестно, правда, надолго ли — состояние памятника оставляет желать лучшего.

Солнце жжёт лучами Колумбо

ЗА РУБЕЖОМ

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Вопрос о том, есть ли железные дороги на Цейлоне, в 1973 году переименованном в Шри Ланку, волновал автора этих строк примерно так же, как есть ли жизнь на Марсе. Но до определённого момента — того, когда в моих руках оказалась банкнота номиналом в 50 ланкийских рупий 2010 года.

На ней были изображены два моста, один явно железнодорожный, над которыми художник разместил картинку с мостом более старым, и по нему шёл поезд!

Оказалось, что железные дороги на острове не просто есть — сеть их общей длиной 1508 километров покрывает большую часть страны. И если сначала «железка» строилась здесь в основном для вывоза в порт Колумбо с горных плантаций чая и кофе, то начиная с 1960-х годов пассажирские перевозчики догнали и перегнали грузовые. Сегодня поезда на Шри Ланке — транспорт очень популярный и доступный для далеко не богатой массы населения. А главное, поезда здесь ходят хоть и медленно, зато чётко по расписанию. Кстати, многие из ланкийских линий по праву считаются одними из самых живописных в мире.

Что же касается мостов на нуপুরе, то это — переходы

через крупнейшую реку острова Махавели (Махавели-Ганг), по близлежащему городу именуемые «мосты Манампитии». Первым из них появился двухпутный железнодорожный длиной 291 метр — в 1922 году, при строительстве линии Махо — Баттикалоа (это ответвление от главной магистрали, связывающей фактическую столицу страны Колумбо с Джаффной на севере). Несколько позже появился и автодорожный мост, в 2007 году на его месте построили новый.

Строительство нового мостового перехода в Манампитии — двухполосного, длиной 302 метра и шириной 10,4 — велось при содействии Японского агентства международного сотрудничества, «отстегнувшего» от имени широкой души своего правительства почти полтора миллиарда долларов. Этим японцы как бы извинялись за безобразия, чинимые их авианосным флотом в годы Второй мировой войны. Недаром новый мост получил название «Мост мира Шри Ланки и Японии».

Проехать по ланкийской «железке», полюбовавшись красотами острова и историческими мостами, вполне реально для туристов, ведь от Колумбо до Баттикалоа регулярно курсирует поезд. Проезд в вагоне с кондиционером и спальными местами обойдётся вам в 1250 рупий в одну сторону — то есть без малого три тысячи рублей. Виды из окна их стопроцентно окупают.



Мосты Манампитии на банкноте в 50 рупий

	План	Избыточный любитель	Бритни ...	Поучительный рассказ	Актёр Мёрфи	Градова в роги радистки	
	«... сделал своё дело»	Плакат над магазином	«Окурковый танец»	В чём меряют мощность?	Уилл из фильма «Плохие парни»		
			Хомут				
«Неведение» для молодёжи	«Охаживание цепями»	Великий киевский князь			Койка, угодившая за решётку	Мера объёма зерна	
		Сотня червонцев	Воин				
Созвездие с поясом	Топчан Прокруста		Певца Кааса	«Барбадосская вода»			
		Дуэль упёртых			Нательное «граффити»	Питер, умевший летать	
Кино	Скука в зелёном одеянии		Камни-самодуры				
		Тектонический разрыв			«Риф любовной лодки»	«Наводчица» в руках учителя	Человеческая полумка
Имя барона Мюнхгаузена	Оттуда выходят «под мухой»		«Пылинка» мироздания	Характерная окраска голоса	Смута		
				Основа простого метода		Пара по-студенчески	
	Пустыня в Южной Африке	Игра с «дедушкой» в мешке	Подруга Трусливого Льва	«Молочный» композитор			
	Кайф для носа	Расказан на утреннике			Туманное видение	Пасть царя зверей	
			Лишняя ноша	Стихотворный метр		Крёстный отец	
Сосед Таиланда	Четверть «Войны и мира»			Униженный баритон	Холя, забота		
			Сверло нефтяника			Корабельная «стая»	
Стиль, школа, манера	Братья Михаэль и Ральф						
			Лупо-глазая птица				
Неароматная мечта дачника	Пленник Снежной королевы			СТО для кораблей			

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В №16

По горизонтали: Ассоль. Ресурс. Иконка. Полоса. Хобби. Нус. Баллон. Оператор. Зимний. Ненга. Пиво. Царь. Шаг. Темя. Пара. Пятна. Плутто. Холл. Хор. Курсант. Чуваш. Чип. Дереза. Чуб. Галифе. Альберт. Улика. Узор. Нагота. Скукота.

По вертикали: Трепло. Усилие. Присказка. Анна. Сваха. Лейбл. Скаут. Воин. Олимп. Боливар. Солнце. Заря. Ниша. Йога. Гам. Тапёр. Прогул. Толкач. Портфель. Ухаб. Тон. Уши. Жедезо. Завтра. Пчела. Угон. Слог. Банс. Фуг. Лан. Бук. Рот.

ФОТО АВТОРА

СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

Игры в героев

СПОРТ

НИНА ЛИСИЦИНА,

Дорпрофжел на Северной дороге
ЯРОСЛАВЛЬ

Команда Северной дороги «Северная стрела» стала участником «Гонки героев». На такое приключение ребята отважились, чтобы испытать себя и подготовиться к этапу игр РОСПРОФЖЕЛ «Спорт поколений».

«Гонка героев» — это командно-спортивная игра, которая проходит в крупных городах России.

Десять километров по бездорожью, более 60 препятствий: бассейны с ледяной водой, огненно-штормовая полоса, подземные тоннели — такие испытания пришлось пройти участникам в подмосковном Алабино.

Команда железнодорожников выступала под знаменем профсоюза.

«Когда за помощью обратились активисты, сомнений не было — надо поддержать «геройское решение», — говорит председатель ППО аппарата управления СЖД Олег Шучёв. — Ведь профном всегда выступает за здоровый образ жизни и поддержку спорта.

Команда «северных героев» объединила 20 человек, все



«Спорт поколений» ещё не скоро, а готовиться к нему ребята с Северной начали уже сейчас

ребята — постоянные участники этапов «Спорта поколений».

«Мы поехали на «Гонку героев», чтобы проверить себя, — рассказывает ведущий технолог Северной дирекции инфраструктуры Евгений Соколов. — И это удалось. Маршрут наша команда прошла за 3 часа 28 минут. Самым страшным испытанием лично для меня стало погружение в ледяную воду, которая была практически на каждом препятствии. Мы преодолевали лужи, сравнимые с маленькими озёрами, переходили «грязевые бассейны». Пос-

ле такой тренировки уверен, что на «Спорте поколений» мы выступим достойно».

По словам начальника сектора учёта кадров и информационного обеспечения Северной дирекции инфраструктуры Сергея Коврижных, не все испытания дались легко. «Особенно тяжело было за 1,5 километра до финиша. Казалось, что препятствия никогда не закончатся, — говорит он. — После завершения гонки узнал, что на этом маршруте готовят спецподразделения, и несколько этому не

удивился. Кстати, рядом с нами маршрут проходил чемпион мира по бонсу в тяжёлом весе Денис Лебедев».

Были в команде северян и представительницы прекрасного пола. «Поборола нучу страхов. До сих пор не понимаю, как вообще смогла это сделать, — делится впечатлениями инженер технологической службы СЖД Татьяна Мясищева. — Грязевые ванны, дряжащие колени, разбитые ноги — вот цена успеха».

«Северная стрела» стала восьмой среди 47 команд.

Научить выживать

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

От чего, на ваш взгляд, нужно сегодня защищать детей?

Ольга МАРТЫНОВА, ведущий инженер службы охраны труда и промышленной безопасности Октябрьской дороги:

— Для меня как для мамы, у которой есть сын и сейчас как раз жду ещё одного, актуальна проблема виртуализации мира. Если речь идет о защите ребёнка, то сегодня его надо защищать, прежде всего, от виртуального мира. Сейчас растёт поколение детей без памяти. Отбери у такого ребёнка телефон, и он не вспомнит номер родителей или не сможет позвонить бабушке. Без гаджета с gps-навигатором не сможет или очень плохо будет ориентироваться в городе. У них плохо развиты навыки ориентирования в реальном мире. И возникает проблема и вопрос, кем они вырастут и какими? Ведь прорвёт трубу в доме, он вряд ли, не погуглив, будет знать, как её отремон-

тировать, или где находится ЖЭК. Поэтому, на мой взгляд, в виртуальный мир нужно допускать дозированно. И очень важно развивать память. Виртуализация плохо влияет на коммуникативные и, вероятно, даже интеллектуальные способности. Я за гаджеты, но их использование не должно идти в ущерб личности ребёнка.

Елена ЕРМЯГИНА, дежурная блок-поста централизации ГУП «Московский метрополитен»:

— В первую очередь детей нужно защищать от наркотиков и подобной гадости. Ещё, что немаловажно, от жестокого обращения со стороны взрослых. СМИ часто рассказывают о чудовищных случаях — родители оставляют детей на морозе, забывают до смерти за то, что взял ребёнок без спроса конфеты, за то, что не съел кашу. К таким родителям, наверное, надо применять ужесточённое наказание вплоть до пожизненного заключения.

А ещё детей надо защищать от высоких цен на кружки и спортивные секции. В Москве мно-

жество Домов культуры с огромным количеством кружков, но далеко не всем родителям они по карману. Если в семье два ребёнка, то и расходы возрастают вдвое. Например, занятия в театральном и вокальном кружках обойдутся родителям в 5 тысяч рублей в месяц.

Динара ТАКИУЛЛИНА, специалист отдела организационной и кадровой работы Дорпрофжел на Свердловской дороге:

— От директивных родителей и излишней опеки. Надо развивать в детях самостоятельность. И вообще речь должна идти не о защите, а о развитии. Увы, но мы не можем их защитить от всего. Поэтому мы должны научить их выживать.

Ольга УМЯРОВА, заместитель начальника Красноярского ИВЦ по кадрам и социальным вопросам:

— Важно научить их пользоваться возможностями мира информационных технологий, мыслить не по шаблону. А защищать надо от лени, апатии и равнодушия!

Татьяна КОЛЧЕНОВА, инженер технического отдела Сальской дистанции пути:

— Родители должны защитить детей от жёсткого окружающего мира, буквально от всего — от наркотиков и других психотропных веществ, хулиганов и педофилов, от интернета и телевизора, от бездушных педагогов и непрофессиональных врачей, жестоких сверстников.

На мой взгляд, в большинстве семей родители очень мало уделяют времени своим детям. Детей зовет «улица» со всеми вытекающими последствиями.

Сплошь и рядом в семьях проявляется жестокость. Горькие родители обращаются со своими детьми хуже, чем животные с детёнышами. А мы, подчас видя это, проходим мимо, забыв о том, что жестокость порождает жестокость. Нужно больше работать с такими родителями, возможно, пришла пора активнее подключаться к этой проблеме общественным организациям и правовым органам.

Региональные новости

Квестория от профкома

Профком Самарского областного изыскательского института «Желдорпроект Поволжья» продолжает поиск новых форм командного досуга. Например, недавно организовал настоящую квесторию. Как рассказала Лариса Фролова, председатель ППО, в квесте участвовали 60 сотрудников: зарабатывали «денежки», набивали карманы жучками, стреляли из бластеров, проводили научные исследования, играли в лотерею, лечили друзей и вычисляли врагов. Множество занятий одновременно. Было шумно и весело. Победителям достались грамоты, всем вместе — море положительных эмоций.

Выбрали лучших

В Иркутске прошёл конкурс профессионального мастера, организованный руководством филиала «Восточно-Сибирский» ООО «ТМХ-Сервис» совместно с первичной профсоюзной организацией.

Лучших по профессии выбрали среди слесарей по ремонту подвижного состава, слесарей-электротриков по ремонту электрооборудования, дефектоскопистов по магнитному и ультразвуковому контролю и мастеров участков производства. Своё мастерство продемонстрировали работники депо Улан-Удэнское, Иркутское, Зиминское, Нижнеудинское, Тайшет, Братское, Северобайкальск, Канск-Иланский, Красноярск, Абакан, Ачинск, Боготол-Сибирский.

Познавательная экскурсия

Учащиеся четвертого класса гимназии №103 побывали на экскурсии в пассажирском вагонном депо Минеральные Воды Северо-Кавказского филиала ФПК. Как рассказала председатель ППО депо Татьяна Антёшева, школьникам показали диспетчерский пункт, двухэтажный вагон, музей боевой и трудовой славы. Ребята познакомились с производственными специальностями, технологическими процессами, трудовыми традициями, встретились с передовиками производства и ветеранами труда. А в завершение экскурсии, которую проводил начальник депо Александр Нирсанов, четвероклассники возложили цветы к памятнику погибшим в Великой Отечественной войне депопчанам.

По информации корреспондентов газеты «Сигнал»

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. ВОЛНОВА
Ответственный секретарь: В. БРОК
Ведущий дизайнер: С. ЗАХАРОВА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦН ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24.

Телефон: 8(499)262-17-66.
Факс: 8(499)262-08-13.
Интернет: <http://rosprofzhel.rzd.ru>
E-mail: pashkalovan@rptz.ru; ledenevamp@rptz.ru; ru_brok@rptz.ru
Инtranet: <http://10.248.11.133>
ledenevamp@chrpjt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.
РАССЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНО.

ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «ПН «Энстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-Б», в/м «Балтия», 23 км.

Газета печатается в Волгограде, Енкатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Котласе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.

Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 126028 экз.
Номер подписки: 23.05.2017 г. Занав №