



РЕШЕНИЕ

Поваров вернули в штат



Железнодорожников следует кормить вовремя и качественно

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В столовой дома отдыха локомотивных бригад станции Владимир почти не осталось поваров: люди уволились, отказавшись работать с двойной нагрузкой за очень низкую зарплату. Ситуацию совместно с работодателем удалось разрешить профсоюзной организации компании.

«Раньше мы кормили всех железнодорожников Владимирского узла, — рассказывает начальник Владимирского торгового центра Нижегородского филиала АО «Железнодорожная торговая компания» Надежда Старкова. — Но в связи с пандемией перевозки упали, численность локомотивных бригад снизилась и в столовой, соответственно, упал товарооборот. Поскольку доходная часть снизилась, и процент премиального вознаграждения работников стал меньше, уменьшилась и зарплата».

Во Владимирской области сейчас строится автомобильная трасса Москва — Казань. Обслуживающие работников строительства моста повара получают 45 тыс. руб. Конкурировать с ними железнодорожная столовая не в состоянии, удержать людей

нечем. И повара ЖТК стали увольняться и переходить туда на работу.

«Даже при уменьшенном потоке клиентов работать в столовой по штатному расписанию должны восемь поваров, ведь локомотивные бригады нужно кормить круглосуточно. А поваров осталось всего трое. Подмены никакой, потому что двое сотрудников слегли с коронавирусом. Я обратилась к руководству в Нижний Новгород. Пришлось к нам прислать повара из Ижевска!» — рассказывает Надежда Старкова.

Обращалась Надежда и на биржу труда. Но там были категоричны: «На такую зарплату, да еще на сменную работу, вы поваров не найдете». К тому же работать надо не просто в смену, а еще и в «окна» кормить путейцев. То есть, отработав смену в столовой, повар едет на «окно» на линию, зачастую даже не только в другой район Владимирского региона, а в другую область — Рязанскую. При такой зарплате это несерьезно.

И тогда было написано коллективное обращение к генеральному директору и председателю ППО ЖТК.

Получив информацию, председатель ППО Елена Терещенко выехала во Владимир и Нижний Новгород. А генеральный директор АО «ЖТК» Сергей Торощин пред-

ложил создать совместную с профсоюзом комиссию.

«Наши столовые — производственные, все закрытого типа, работают не на наших территориях заводские или домов отдыха локомотивных бригад, — рассказывает председатель ППО Елена Терещенко. — Столовая ДОЛБ на станции Владимир небольшая, но в ней чисто, светло и уютно, все на своих местах. Удивительно, как они поддерживают помещение в идеальном состоянии при такой нехватке рабочих рук. Собрали коллектив, люди высказались. А когда начался обед, они пошли кормить машинистов. С нами осталась только начальник Владимирского торгового центра Надежда Старкова. Было очевидно, что она переживает за своих людей, за производство. Рассказывая о сложившейся ситуации, она плакала».

Главная проблема — невозможность найти сотрудников. Просто тупик, хоть сама вставай на кассу, за плиту и посуду мыть.

«Обеспечение горячими обедами железнодорожников — это социальные гарантии коллективного договора ОАО «РЖД». И мы как компания, заключившая договор с ОАО «РЖД» на оказание услуг питания, должны обеспечить эту услугу достойно, на

высоком профессиональном уровне», — объясняет Елена Терещенко.

В Нижнем Новгороде председатель первички тоже на собрании выслушала мнение работников. А вернувшись в Москву, доложила обстановку руководству. Сергей Торощин собрал комиссию, и в результате ее работы работникам столовой во Владимире заработную плату прибавили на 5–7 тыс. руб.

«Наши работники — люди возрастные, думали, что завтра-послезавтра уйдут. Но теперь им прибавили зарплату, иногородним сотрудникам оплачивается проезд от дома до работы, и они сказали, что еще поработают», — рассказывает Надежда Старкова.

Выправилась ситуация и с поварами. Одну сотрудницу из мойщиков перевели на должность повара. И на бирже труда нашли человека — лишь потому, что немного увеличили зарплату. В итоге столовая продолжает работу в штатном режиме.

«Руководство компании понимает ответственность перед ОАО «РЖД» и старается принимать все меры, чтобы железнодорожников накормить вовремя, качественно и на хорошем профессиональном уровне. Поэтому на подобные ситуации реагирует сразу», — отметила Елена Терещенко.

РОСПРОФЖЕЛ В СОЦСЕТЯХ



Цифра
6% СОСТАВИТ РАЗМЕР ИНДЕКСАЦИИ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ РАБОТНИКОВ АО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ».

ИНДЕКСАЦИЮ ПРОВЕДУТ С 1 ДЕКАБРЯ В СООТВЕТСТВИИ С КОЛЛЕКТИВНЫМ ДОГОВОРОМ И В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РОСТА УРОВНЯ РЕАЛЬНОЙ ЗАРПЛАТЫ РАБОТНИКОВ С УЧЕТОМ ИНДЕКСА РОСТА ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ ЦЕН НА ТОВАРЫ И УСЛУГИ.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Разумное решение

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Профсоюзная организация Слюдянской дистанции пути Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры добила сохранения ставок контролеров пути при оптимизации штата.

Минувшим летом в дистанцию из Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры пришел документ, по которому надлежало сократить число ставок контролеров состояния железнодорожного пути. Из девяти контролеров, обеспечивающих безопасность движения поездов, до конца этого года должно было остаться шесть.

Когда председатель профсоюзной организации Слюдянской дистанции пути Елена Золоторева заинтересовалась в дорожной, а потом и в Центральной дирекции инфраструктуры, как столь усеченным составом контролировать состояние пути, ей ответили, что приобретаются путеизмерительные вагоны, фиксирующие малейшие изменения состоя-

ния пути, такое количество сотрудников не понадобится.

Но Золоторева, прошедшая в дистанции путь от монтера пути до инженера по охране труда, зная технологию работ, местные условия, не могла согласиться с этим.

«Нас сравнивать с другими дистанциями нельзя, — рассуждает она. — Возможно, где-то условия позволяют сокращать штат контролеров пути. Но у нас очень сложный профиль. На горно-перевальном участке главный путь имеет уклон профиля на 303,841 км (а это 87,3% общей длины дистанции), из них с уклоном 8-25 промилле — 110,847 км. Протяжение кривых участков главного пути — 234,016 км (67,3% от общей длины), из них с радиусом 350 м и менее — 121,647 км. На 143 км пути просрочен капитальный ремонт. И это при том, что на протяжении всего полигона дистанции встречаются участки большого земляного полотна, где требуется особый контроль динамики состояния пути».

Поэтому, когда путь сматривает контролер, он обращает

внимание не только на полотно, но и на то, что вокруг делается.

«Где-то начинают замерзать грунтовые воды, которые подходят близко к дорожному полотну, что может спровоцировать его выпирание. Где-то путь опускается, поскольку внизу карстовая пещера находится. Где-то начинается оползень, камнепад, или с гор на путь стала стекать вода. А там, где путь проходит непосредственно вблизи Байкала, бывает, что вода перехлестывает береговые укрепления. И контролер, видя картину в целом, может оценить степень риска и вовремя принять меры, предотвратить ЧП. Камеры, установленные в вагоне, зафиксировать только состояние пути на момент «здесь и сейчас». Предупредить об опасности и предотвратить беду они не смогут, это не люди», — уверена Елена Золоторева.

Председателю ППО пытались доказать, что раз технические инструкции разработаны, утверждены, расчеты сделаны, обратной дороги нет. Она же возражала. «Говорила им, —



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

На полигоне Слюдянской дистанции пути очень сложный профиль, что необходимо учитывать при расчете численности штата

вспоминает Елена, — что, применительно к нашим условиям, в расчетах допущены ошибки, с которыми мы не имеем права согласиться. Я категорически отказалась подписывать положительное мотивированное мнение на оптимизацию».

Позицию председателя поддержала техническая инспекция труда профсоюза, а также начальник Слюдянской дистанции пути Игорь Симоненко.

И в результате было принято решение о применении для расчета численности штата поправочного коэффициента, равного 1,67 для главного хода Слюдянской дистанции пути. То есть все работники предприятия останутся на своих местах, что даст возможность обеспечить полноценный контроль за состоянием пути и безопасность движения поездов.

ГАРАНТИИ

Счет в пользу работника

Коллективный договор — одно из достижений профсоюзного движения. Его главная ценность в дополнительных социальных гарантиях, установленных за рамками трудового законодательства. Многие на слуху: бесплатный проезд, материальная помощь, путевки в детские оздоровительные лагеря. О том, как он работает на отдельном предприятии, беседуем с председателем профсоюзной организации дистанции инженерных сооружений Нуйбышевской дирекции инфраструктуры Натальей СУХАРНИКОВОЙ.



— Наталья Николаевна, молодые специалисты в дистанции востребованы?

— В течение двух последних лет на предприятие пришли работать пять выпускников отраслевых образовательных учреждений. Ирина Лезина и Юлия Рахматова приняты распределителями работ в наши подразделения в Безенчуге и Уфе. Алексей Торгашев был трудоустроен ремонтником, затем возглавил бригаду на станции Самара. Иван Никитин назначен мостовым мастером. Еще одна выпускница вуза Ольга Горбачева принята распределителем работ, запланирован ее

перевод в производственно-технический отдел. Вообще треть работников дистанции — молодые люди до 35 лет.

— Чем еще может заинтересовать предприятие молодых, помимо зарплаты и бесплатного проезда?

— Есть адресные, чисто «молодежные» льготы и гарантии. Например, все молодые специалисты после трудоустройства получили подъемные в размере от 14,4 до 43,5 тыс. руб. Размер этой выплаты зависит от оклада.

Молодые работники могут подать заявку на корпоративную поддержку в жилищной ипотеке, а при определенных условиях вправе получать компенсацию за аренду служебного жилья. Они используют право на компенсацию расходов по оплате занятий физкультурой и спортом — гарантия прописана в пункте 7.33 коллективного договора ОАО «РЖД».

— Насколько популярны спортивные тренировки у работников дистанции?

— В этом году клубные карты спортивных объектов приобрели 93 наших работника. Предприятие направило на компенсацию более 334 тыс. руб., покрыв 80% расходов. Знаю и тех, кто тренируется на общедоступных спортивных площадках.

— Вы упомянули о льготах при аренде жилищного фонда компании. На предприятии есть работники, которым такая льгота предоставлена?

— Эта льгота адресована работникам, приглашенным из другого населенного пункта на конкретные должности. В настоящее время дистанция возмещает расходы по найму жилья 14 работникам. Это не только первые лица, но и начальники участков, мостовые мастера, бригадиры. За три квартала этого года общий объем возмещения составил сумму более 990 тыс. руб. Компенсации разные — от 6,6 до 15,4 тыс. руб. в месяц. Сумма зависит от площади и региона проживания.

Отмечу, что предоставление специализированного жилья работнику не отменяет права на корпоративную поддержку в улучшении жилищных условий. Более того, тем, кто прожил в таком жилье 10 лет, она должна быть предоставлена вне очереди.

— Настрой на работу во многом определяют производственно-бытовые условия. Программы развития на этом направлении есть?

— Есть. Только в течение двух последних лет мы получили новую модульную табельную, мебель для участков, в том числе шкафы для раздевалок. Отремонтированы и оснащены

производственно-бытовой объект на станции Рузаевка и бытовые помещения механических мастерских на станции Дема. Ульяновский линейный участок по обслуживанию и содержанию Волжского моста получил новую стиральную машину. Перечень дел можно продолжать.

— Минувшее лето выдалось жарким. Работающим питьевой водой обеспечивали?

— У нас этот процесс налажен. Есть договор на 60 тыс. литров бутылированной воды. Она доставляется на все 28 линейных участков по ежемесячным заявкам.

— К слову, о коллективном договоре. В русле норм трудового законодательства он подтверждает необходимость

создания и значимость комиссий по трудовым спорам. На предприятии этот третейский орган функционирует?

— Комиссия по трудовым спорам была создана в дистанции еще в 2013 году. В ее составе на паритетной основе по три представителя работодателя и трудового коллектива, в том числе и я как председатель профсоюзной организации. Комиссия собирается по мере поступления письменных обращений. За все время поступило 15 заявлений, и все были рассмотрены в пользу работников.

В этом году по решению комиссии двум работникам сделан перерасчет по оплате труда в сторону увеличения на общую сумму в 20 с лишним тыс. руб.

Беседовал

Вадим КОЖУХОВСКИЙ



В этом году клубные карты спортивных объектов приобрели 93 работника дистанции инженерных сооружений Нуйбышевской дирекции инфраструктуры

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

Спутник Лайт

Векторный препарат на основе аденовируса человека, который используется для транспортировки генетической информации коронавируса SARS-CoV-2.

Не требует введения второй дозы

ЭпиВакКорона

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

Требуется двукратная иммунизация

КовиВак

В основе вакцины используется коронавирус SARS-CoV-2, который специально обработан так, что лишился своих инфекционных свойств, но при этом сохраняет способность вызывать иммунную реакцию.

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

СИТУАЦИЯ

Важный деликатный вопрос

В век космических и прочих технологий почти половина населения Земли — 3,6 млрд человек — не имеет чистых и безопасных туалетов. А это напрямую влияет на общественное здоровье.

Из-за плохой санитарии загрязняются источники питьевой воды, распространяются смертельно опасные болезни. Тем временем, по данным ООН, каждый доллар, вложенный в базовую санитарную, приносит по пять долларов экономии на медицинских расходах и повышении производительности труда.

Как известно, в местах, где работают члены РОСПРОФЖЕЛ, туалеты тоже не всегда имеются. Этот факт обескураживает, но уже не удивляет. Радует, что работодатели, сознавая серьезность проблемы, стремятся ликвидировать недостачу. Как и профсоюз — его представители тоже контролируют ситуацию с наличием и состоянием санузлов.

«Обеспечение работающих санитарными комнатами, душевыми занимает одно из ведущих мест в системе оздоровления условий труда. Уровень безопасности на производстве во многом определяется состоянием здоровья работников и их санитарно-бытовым обеспечением», — полагают в технической инспекции труда РОСПРОФЖЕЛ.

Для этого Дорпрофжелы или добиваются от работодателей приведения санитарно-бытовых помещений к требованиям нормативных документов, или сами разрабатывают программы по их ремонту и оборудованию. Возможно, их реализация идет не так быстро, как хотелось бы, однако конкретные результаты уже есть. Вот лишь несколько примеров.

Так, по инициативе профсоюза на Южно-Уральской дороге в рамках соответствующей программы в этом году отремонтированы 36 санузлов, еще семь — оборудовано вновь по требованию техинспекции. 25 уличных туалетов для станционных работников станций переоборудуют до конца следующего года в рамках другой программы.

По инициативе Дорпрофжел на МЖД санузлами оборудуют здания постов дежурных по переездам. Сегодня из запланированных на этот год 30 постов водоснабжение подведено к 17, на 13 будут установлены емкости для воды.

Также, по данным технической инспекции труда профсоюза, в Волгоградском регионе Приволжской железной дороги в ДЦС Волгоград приведены в надлежащее состояние санитарно-бытовые условия ра-



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

По инициативе Дорпрофжелов ряд дорог реализует программы по оборудованию санузлами зданий постов дежурных по переездам

ботников на всех 87 линейных станциях, в числе прочего подведено водоснабжение и оборудованы туалетные комнаты.

На Октябрьской дороге в этом году в рамках выполнения «Плана работ по подключению постов железнодорожных станций и табельных дистанций пути к техническому водоснабжению и оборудованию в них санитарных комнат» запланировано выполнение работ на 34 объектах инфраструктуры. Например, в Тверской дистанции пути на перегоне Тверь — Редкино рядом со зданием линейного участка установлен модуль санитарной комнаты с водоснабжением, а в здании линейного участка Вышневолоцкой дистанции пути на станции Академическая произведен ремонт санузла и душевой с подключением всех коммуникаций. В Бологовской дистанции пути на переездах станции Гриблянка и станции Максатиха появились санитарные модули, все коммуникации проведены и подключены.

На станции Багерovo Крымской железной дороги вместо уличной уборной возведено новое санитарное помещение с канализацией, освещением, водонагревателем.

На Куйбышевской магистрали также есть своя программа обустройства производственных туалетов. В прошлом году в подразделениях создали или привели к нормам 19 санузлов, в этом — еще 24 из 29 запланированных.

«Объектов с достойным уровнем комфорта на линиях все больше. Среди них целый ряд путейских санузлов на стан-

циях, в бытовом корпусе эксплуатационного локомотивного депо Ульяновск и в ПТО вагонов на станции Сызрань», — отмечает главный технический инспектор труда Дорпрофжел на КбшЖД Наиль Шарипов.

Там, где сделать стационарный туалет невозможно, устанавливают биотуалеты. Так, Южно-Уральской дирекцией по ремонту пути заключен договор на обслуживание 48 биотуалетов в новых модульных вагонах для проживания работников путевых машинных станций и более чем на 300 локомотивах Южно-Уральской дирекции тяги.

В целом же в Дирекции тяги биотуалетами оборудовано около 4 тыс. локомотивов, это треть от эксплуатируемого парка. Правда, не везде решена проблема с поддержанием их в чистоте: на то, что биотуалеты не чистят вовремя, жалуются, например, локомотивщики Свердловской дороги, Красноярской, Восточно-Сибирской и других.

На полигоне Московской магистрали в билетных кассах на пригородных платформах, где отсутствуют централизованная канализация и водоотведение, установлено и обслуживается по договору аутсорсинговой компанией 193 биотуалета.

Однако не везде деликатный вопрос решается успешно. Например, в табельных неотложных бригад на станциях Ульяновск-Центральный и Шентала, в ПТОЛ сервисного локомотивного депо Бугульма туалеты отсутствуют вовсе.

«Основное депозное производство находится в 400 м,

здесь же базируется эксплуатационное локомотивное депо, но там слесарям не особо рады. Вот и приходится ремонтникам искать укромные места по близлежащим кустам. Руководители предприятия меняются, а планы по устранению замечаний так и остаются на бумаге», — отмечает технический инспектор Волго-Камского филиала Дорпрофжел на КбшЖД Андрей Погодин.

На Куйбышевской дороге, как и на других, также неизжитой пока проблемой остается наличие уличных туалетов для работников. Как правило, они не отапливаются, не оснащены современными системами очистки сточных вод, а их обслуживание не налажено.

К примеру, работники подразделений Башкирского центра организации работы железнодорожных станций размещены в более чем 280 зданиях, и только 121 объект оснащен теплыми туалетами, а в 73 случаях это уличные домики безвестного зодчего.

«Общая беда в том, что у подавляющего большинства уличных туалетов нет ответственного хозяина, который бы поддерживал их в достойном состоянии. Сооружения эти не числятся на чьем-то балансе, а потому средства на их ремонт и обслуживание не заложены. Все ложится на плечи самих дежурных по переезду, которые вынуждены заниматься этим на общественных началах», — констатирует Андрей Погодин.

Тем не менее работа движется, и когда-нибудь теплые чистые туалетные комнаты будут в распоряжении каждого члена профсоюза. А пока работникам важно помнить, что по статье 223 Трудового кодекса санитарно-бытовое и медицинское обеспечение работников в соответствии с требованиями охраны труда возлагается на работодателя. Для этого руководство должно оборудовать, в числе прочих, санитарно-бытовые помещения. А если воду отключили и работодатель не может организовать ее подачу в нужном количестве, и при этом поблизости нет работающих санитарных комнат, работники должны быть освобождены от работы. Это время оплачивается как простой по вине работодателя в размере не ниже 2/3 среднего заработка.

Материал подготовили
Ольга ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»,
Павел МИРОШНИКОВ,
Вадим КОЖУХОВСКИЙ,
Ирина КЕЛЛЕРМАН,
Олег ГЕЛЬВИГ, Дорпрофжел на
МЖД, КбшЖД, ЮУЖД, ОЖД

РЕГИОН

ДОБИЛИСЬ ПОРЯДКА

Техническая инспекция труда Дорпрофжел на ЮУЖД сократила сроки обустройства гардеробной в моторвагонном депо Челябинск.

Еще в июле 2019 года руководству депо было направлено представление о несоответствии санитарно-бытовых условий локомотивных бригад. Гардеробная была в три раза меньше норм. Машинисты и помощники пользовались личными шкафами для хранения средств индивидуальной защиты с одним отделением, да еще и размером с камеру хранения. Возможности разделить одежду, обувь, смывающие и обезвреживающие средства не было.

Профсоюз настаивал на приобретении 64 шкафов для СИЗ, которые предлагалось разместить в помещении административно-бытового корпуса, оборудовав там мужскую гардеробную.

Однако вопрос не решался, пришлось обращаться в Южно-Уральскую дирекцию моторвагонного подвижного состава. Там проблему рассмотрели и запланировали приобретение шкафов для СИЗ до 2025 года.

«Такое решение нас не устраивало. И мы вынесли проблему на уровень начальника дороги. Вопрос попал в мероприятия по выполнению предложений и критических замечаний, высказанных на форуме социальной ответственности. Работы должны были быть закончены к июню этого года», — рассказывает технический инспектор труда Челябинского филиала Дорпрофжел ЮУЖД Жанна Капитонова.

Минувшим летом были проведены перепланировка и ремонт гардеробной. Но приобретение шкафов опять затянулось. Пока согласовывался договор поставки, цены изменились, пришлось снова перенести сроки устранения нарушения.

И вот в конце октября в депо установили новые шкафы с двумя отделениями, ключи от которых уже получили машинисты и помощники. Улучшены условия труда 64 работников.

РЕМОНТ В СЕЛИКСЕ

На станции Селикса Куйбышевской магистрали завершен ремонт производственно-бытового объекта, в котором располагается бригада по неотложным работам № 8.

В помещениях отремонтированы потолки и стены, установлены новые двери и оконные конструкции, заменено покрытие пола, смонтирована новая сантехника.

На этом участке между Пензой и Самарой трудятся 13 человек. «Люди искренне порадовались ремонту. Со всем другим условиями — приятно работать», — отмечает дорожный мастер Василий Сидоров.

ГАРАНТИИ

Как удержать кадры

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В Центральной дирекции пассажирских обустройств (ЦДПО) в течение девяти месяцев этого года наблюдается рост зарплат, правда, небольшой. Однако набрать достаточное количество железнодорожников по рабочим профессиям многим региональным дирекциям не удается. «Сигнал» разобрался — почему?

НИЗКИЕ ТАРИФНЫЕ СТАВКИ

Как отметил на заседании Совета председателей ППО, действующих в ЦДПО, замначальника отдела управления трудовыми ресурсами и организационной структурой Дирекции Иван Короткевич, три проведенные в этом году индексации позволили поднять среднемесячную зарплату в целом по предприятию до 55 тыс. 724 руб. при плане 55 тыс. 102 руб.

То есть реальный рост составил 1,1%. К примеру, кровельщики и бетонщики сейчас в среднем зарабатывают более 32 тыс. руб., столяры — 34,6 тыс. руб., каменщики — 35 тыс. руб. Но в некоторых регионах страны работники этих же профессий на других предприятиях зарабатывают на 10, 20 тыс. руб. больше, а где-то и в два раза больше.

«Как нам удержать в дирекции работников массовых профессий? — говорит председатель ППО Свердловской ДПО Ольга Гниденко. — Возьмем для примера рабочего по комплексному обслуживанию и ремонту зданий. За шесть месяцев этого года средняя зарплата составила 31 тыс. руб., в то время как в нашем регионе зарплата такого же работника составляет почти 60 тыс. руб., а на рынке труда — 49 тыс. руб. Что мы можем сделать, если люди не хотят работать за 30 тыс.? Они ведь могут пойти в любую другую организацию, где зарплата выше. Мотивация к труду у них отсутствует. Сегодня текучесть кадров в дирекции — 10%».

На некоторых участках — Свердловском, например, или частично на Тюменском — дирекция выплачивает зональные надбавки. Но ситуацию они не спасают по причине изначально низких тарифных ставок, которые, как все считают, устарели и подлежат пересмотру.

Ольга Гниденко отметила еще одну проблему, касающуюся инженерного состава. «У нас многие выполняют функционал как минимум двух специалистов. Допустим, инженер по охране труда всего один на большую территорию. И когда он уходит в отпуск, мы не знаем, кем его заменить. Когда он лежал в больнице с ко-



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

ронавирусом, пришлось ему туда ноутбук передать, и человек работал на больничной койке. Мы хотели бы узнать, есть ли какие-то нормативы, где сколько инженеров по охране труда должно быть? Как они рассчитываются?»

В прошлом году в Свердловской ДПО сократили ставку инженера по снабжению. Ее функционал, как уже повелось в РЖД, отдали другому инженеру — мол, на время. Но это временное тянется уже более года.

С НЕФТЯНИКАМИ НЕ ПОТЯГАЕШЬСЯ

Нехватку специалистов, особенно на замещение штатных специалистов по охране труда, ведущих специалистов по кадрам и ряду других должностей отмечает также и председатель ППО Красноярской ДПО Александр Багаев.

Неожиданный удар по штату Красноярская ДПО получила, откуда не ждали. «Зарплата в последние годы вроде устраивала, — рассказывает Александр Багаев. — Пока в Ачинске, где у нас есть производственный участок, не началось развитие города семимильными шагами. Открыли вторую очередь нефтеперерабатывающего завода, начал наращивать мощности глиноземный комбинат, — в итоге рабочие ставки поднялись в цене. А НПЗ еще и в консорциум вступил, и, поскольку на Ачинском НПЗ зарплата рабочих не соответствовала среднему уровню зарплат в нем, ее подняли на 50%. Где уж тут нам конкурировать?»

И теперь не только у Красноярской ДПО возникла про-

блема, а у многих железнодорожных предприятий магистрали — как удержать кадры. Еще недавно ОАО «РЖД» значилось в лидерах, а сегодня коэффициент зарплат железнодорожников по отношению к промышленности неумолимо снижается.

«В апреле нашей компании исполняется 10 лет. И я слышал от работников по комплексному обслуживанию, что они уже подыскали себе работу с повышенной зарплатой и теперь ждут апреля, чтобы, получив выслугу, уволиться. Думаю, найти им замену будет непросто», — говорит Александр Багаев.

ДЕЛО В ЦИФРАХ

В Западно-Сибирской ДПО очень высокая текучесть кадров. Так за девять месяцев 2021 года она составляет 10,3% при нормативе 6%. В дирекции существуют проблемы с подбором кадров рабочих профессий, вакансии закрываются с трудом.

«Финансово-экономические показатели дирекцией выполняются, зарплата работникам выплачивается своевременно, средний размер премии у рабочих 50–70%, работникам устанавливаются доплаты и надбавки, — говорит председатель ППО Западно-Сибирской ДПО Татьяна Иовенко. — Но, несмотря на все эти меры, текучесть кадров остается высокой». В чем же дело? Снова в цифрах. В Западно-Сибирской ДПО среднемесячная зарплата рабочих специальности составляет 25–35 тыс. руб., а рядом — газовики, угольщики, металлурги, строители. Там зарплата рабочего 4–5-го разряда составляет 45–60 тыс. руб. Вот

и уходят квалифицированные специалисты к соседям. А ведь она должна быть такого размера, чтоб организация могла привлекать для работы опытных специалистов, чтобы сотрудники были готовы работать на благо компании, а рабочее место являлось объектом конкурентной борьбы.

НАШЛИ ПОМЕЩЕНИЕ

В Калининградской ДПО текучесть кадров за последние девять месяцев дошла до серьезных цифр — почти 22% (при нормативной в 8%), и имеется тенденция к ее дальнейшему увеличению.

«Основные причины — недостаточное количество штатных единиц, из-за чего нагрузка на одного работника значительно превышает норму, — рассказывает председатель ППО Денис Сабаша. — Чтобы как-то исправить ситуацию, руководство вынуждено принимать на рабочие должности инженерно-технический персонал. А заработная плата у таких работников ниже».

Есть в дирекции еще одна проблема, с которой профком был вынужден обратиться в Центральную дирекцию. Расположена Калининградская ДПО в не самом удобном с точки зрения логистики районе Калининграда. До ближайшей остановки общественного транспорта примерно 2,3 км. Работники, не имеющие личного транспорта, вынуждены ежедневно добираться до работы, снидываясь на такси. Нет транспорта и для служебных поездок.

После обращения профсоюзной организации вопрос решен оперативно: в декабре должен состояться переезд

дирекции в здание, расположенное в непосредственной близости к центру города и к Управлению Калининградской дороги.

Средний уровень зарплаты в Калининграде превышает уровень зарплаты в Калининградской ДПО на 15 тыс. руб., а по определенным профессиям и на 20 тыс. руб. Представителям рабочих профессий дирекции пообещали на следующий год ввести зональные надбавки, как, собственно говоря, уже вводили на этот год.

РЕШЕНИЕ

«Есть возможность стимулировать работу специалистов персональными надбавками при отсутствии у них дисциплинарных взысканий и замечаний по работе. Что касается рабочих — тут только зональные надбавки. И, возможно, премии. Подобная ситуация сложилась и в нескольких ДПО, поэтому мы написали обращение в Департамент по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» об изменении положения о премировании», — отметил заместитель начальника ЦДПО по кадрам и социальным вопросам Игорь Чугунов.

В тот же департамент РЖД было направлено предложение о внесении изменений в положение о присвоении классов званний. Дополнительно включить в перечень профессий и должностей предложили профессии: начальник участка производства, мастер участка производства, бригадир освобожденный предприятий железнодорожного транспорта, инспектор по контролю за техническим содержанием зданий и сооружений, начальник железнодорожного вокзала, дежурный помощник начальника вокзала, рабочий по комплексному обслуживанию и ремонту зданий.

Замначальника отдела управления трудовыми ресурсами и организационной структурой ЦДПО Иван Короткевич рассказал, что в последние девять месяцев проводилась «примерка» новой системы оплаты труда на основе установления системы грейдов. Это универсальный метод начисления зарплаты, учитывающий интересы как работодателя, так и работника. Грейды позволяют обосновать справедливость выплат и сделать прозрачным процесс начисления вознаграждений в зависимости от уровня сложности и ответственности выполняемой работы.

«У всех возникают вопросы: как эта система повлияет на зарплату и какие будут последствия? Наш анализ показал, что снижения уровня зарплат не ожидается, а по ряду должностей прогнозируется рост», — сказал на заседании совета Иван Короткевич.

ПРОФИЛЕР

Мотивация от Анны

ГЕННАДИЙ АСТАХОВ,
Дорпрофжел на ДВЖД
ТынДА

В Instagram скоро появится страница первички Тындинской дистанции инженерных сооружений (ПЧ ИССО-2) Дальневосточной дирекции инфраструктуры. Это, по мнению ее несвобожденного председателя ППО Анны Соболевой, станет хорошей информподдержкой профработы. А там и до 100-процентного членства недалеко.

Сейчас в дистанции 94% работников — члены профсоюза. Много это или мало? Как посмотреть. Ведь все познается в сравнении. Когда инженер технического отдела Анна Соболева возглавила ППО предприятия, эта цифра составляла всего 84%. Мириться с этим профлидер не захотела. В своем новом качестве она объездила все производственные участки, встречалась и разговаривала с людьми. В процессе общения шла речь не толь-

ко о проблемах. Перед «отказниками» обязательно ставился вопрос: почему вы игнорируете профсоюз?

Ответы оригинальностью и разнообразием не отличались. Складывалось впечатление, что люди просто плохо знали о деятельности общественной организации по защите их законных трудовых и социальных прав и интересов. Приходилось начинать с азов. В трудовых коллективах проводились встречи, в которых помимо председателя ППО участвовали и руководящие работники Тындинского филиала Дорпрофжел на ДВЖД. К примеру, на Дипкунский, Верхнезейский и Берканитский участки Анна Соболева выезжала вместе с руководителем филиала Марианой Никитиной. Каждая из таких поездок давала первичке по несколько человек пророста.

Оживилась работа и по другим направлениям. Таким, к примеру, как участие в мероприятиях. Замечательно показала себя команда предприятия в турнире «А ну-ка,

парни!», посвященном Дню защитника Отечества. Не было равных по активности группе поддержки рыбаков ПЧ ИССО-2 на соревнованиях по подледному лову.

На самом же предприятии не так давно прошел конкурс детского рисунка под девизом «Железная дорога — не место для игр». Его участники языком изобразительного творчества показали свое видение правил охраны труда и техники безопасности на путях.

У Анны отличная поддержка товарищей по работе — членов профкома дистанции, общественных инспекторов по безопасности движения, уполномоченных лиц по охране труда, ветеранов предприятия.

«Разъяснительная работа профактива и участие коллектива в мероприятиях создает для сотрудников позитивный микроклимат и показывает значимую роль профсоюза в его формировании, — уверена Анна Соболева. — И люди начинают сплачиваться вокруг общественной организации». Как результат — буквально за последний год их



По окончании обучения председателей ППО заместитель председателя Дорпрофжел на ДВЖД Максим Гловот вручил Анне Соболевой сертификат

число в ППО увеличилось более чем на 30 человек.

Достигнутое не предел. После поездки в конце сентября на фестиваль молодежи в Сочи, претворяя в жизнь полученный там опыт, Анна Собо-

лева намерена больше внимания уделить участию первички в молодежных проектах. А хорошей информподдержкой профсоюзной деятельности станет страничка дистанции в Instagram.

УВЛЕЧЕНИЕ

И по тайге, и на рыбалку

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Необычной конструкции вездеход мчится по перелеску, лихо заруливает в болото, затем, разбрызгивая воду, несется по реке. Эту впечатляющую машину создал помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Исакогорка Артем Шубин.

Своим необычным хобби он занимается уже более 10 лет. Благодаря своим умелым рукам Артем стал знаменитостью, причем не только в своем регионе: его интервьюируют газеты, снимают сюжеты телевидения, вплоть до Первого канала, РЕН ТВ, Russia Today.

Все свободное время Шубин проводит в гараже — там его святая святых. Первой собранной им машиной стала стандартная «переломка» с двигателем от Toyota Corolla 1987 года. Сколько всего было создано вездеходов, он уже даже сосчитать не может. Есть и шестиколесные, и гусеничные.

Все они получаются абсолютно разными. А за основу берутся устоявшиеся схемы вездеходов: «переломки», цельнорамные с переднемоторной или среднемоторной компоновкой, шестиколесные тоже с разной компоновкой и другие. А дальше мастер вносит свою лепту,

ориентируясь на то, что ему больше нравится.

«Я изначально строил вездеходы на автоматических трансмиссиях, только три машины у меня были на ручной коробке, — рассказывает Артем. — Сначала я делаю чертеж всего вездехода, все вычисляю и прорисовываю на бумаге, потому что нужно соблюдать определенные пропорции. Если их не выдержать, то будет либо недостаточная поворачиваемость, либо, наоборот, избыточная. Много есть нюансов в этом деле».

Можно, к примеру, сделать так, чтобы в кузове свободно разместились и могли передеться пять человек. А если человек планирует ездить один, то делать большой вездеход не имеет смысла. Но если он, допустим, грузы перевозить будет, тут уже может потребоваться шестиколесник. Так что то, каким будет вездеход, зависит от того, для каких целей он приобретается и в каких условиях будет ездить. По запросу клиента Артем устанавливает навигацию, климат-контроль, кондиционер и прочие приятно-полезные штуки.

К своему хобби помощник машиниста прибавил друга детства Виктора, так что свои мотошедевры они создают вдвоем. Увлечение техникой у Шубина появилось еще в детстве, причем, за него молодой человек благодарит свою маму.



ФОТО ИЗ АРХИВА АРТЕМА ШУБИНА

Именно она научила парня ездить на мотоцикле.

«Поскольку мотоциклы мне достались еще советские, «убитые», я их ремонтировал. Заниматься вездеходами не мог себе позволить и, только устроившись на работу в локомотивное депо, погрузился в хобби», — вспоминает Артем.

А все потому, что изначально в постройку вкладываются свои деньги. Построив первую небольшую машину и выручив за нее определенную сумму, все деньги Артем вложил в постройку более сложного вездехода. Когда и он был продан, появился еще более сложный. На материал порой тратится более миллиона руб. При этом на сборку одной машины уходит от двух месяцев.

Последние года три Артем Шубин работает только под заказ. «Есть ведь любители

эксклюзива, которые хотят, чтобы костюма, как у него, больше ни у кого не было. Так и у меня: приходит человек и говорит: хочу вездеход, чтобы было так и так. Я ведь делаю индивидуально под каждого человека», — рассказывает Шубин.

Самыми интересными Артем считает два последних заказа. «Самый классный — это шестиколесный вездеход. В второй — стал самым большим из моих вездеходов. В снаряженном состоянии он даже из бокса выехать не может. Строился он долго и вскоре поедет в Иркутск», — говорит конструктор.

Деятельность помощника машиниста и его товарища сертифицирована, оформлено ИП, зарегистрированное в реестре производителей России. «Так что я официально производу технику с документами

под тракторную категорию А2», — говорит Артем.

Со своими машинами Артем участвовал в двух конкурсах на несерийные вездеходы. Оба раза занимал первое место. А сейчас сменил конкурсы на соревнования, например, на спортивное ориентирование на местности. А еще ездит в лес искать людей, если возникла какая-то сложная ситуация. Леса-то на Севере глухие, болотистые, люди нередко теряются, а то и вовсе пропадают.

Сейчас Артему Шубину 32 года. На железной дороге он работает уже 14 лет. На помощника машиниста учился в Вологде. Окончил с красным дипломом. Сначала трудился в Вологде, а отслужив в армии, стал работать в Архангельске.

«Мой отец был машинистом-инструктором в Няндоме, но его не стало, когда мне было шесть лет, так что я его не особо хорошо помню. Я и сам жил на станции Паленьга, так что желание выбрать железнодорожную профессию не было случайным. Первые пять лет работы горел своей профессией. А дальше сложилось так, что я нашел себя не в железной дороге, а в технике», — рассказывает Артем.

Пока уходить с железной дороги он не собирается, но в дальнейшем видит себя больше конструктором, чем помощником машиниста. Время покажет.

ПАМЯТЬ

Зажгли огонь

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Директор на ВСЖД
ИРКУТСК

В Иркутске открыли Звезду славы воинам-железнодорожникам, в центре которой зажжен Огонь памяти.

Символ звезды дополнил уже существующий на станции Иркутск-Сортировочный мемориал «Скорбящая Мать». Он был воздвигнут еще в 1975 году в честь не вернувшихся с Великой Отечественной войны.



Примечательно то, что Звезду славы железнодорожники изготовили самостоятельно. В свободное от работы время сотрудники сервисного локомотивного депо Иркутское и Иркутск-Пас-

сажирской дистанции гражданских сооружений трудились над мемориалом.

«Идея создать Звезду славы принадлежит заместителю главного инженера ВСЖД Сергею Старцеву. Когда он предложил помочь, я не раздумывая согласился. Ведь железнодорожники в годы войны внесли огромный вклад в победу, и теперь у нас есть свой Вечный огонь, который напоминает о подвиге», — рассказал начальник участка экспериментальной бригады сервисного локомотивного депо Иркутское Иван Бушков.

ИСТОРИЯ

Библиотека под землей

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Станция «Нурская» Арбатско-Покровской линии московского метро заслужено входит во все реестры памятников архитектуры. Впрочем, ее вполне можно причислить и к мемориальным военным станциям.

Спроектированная метростроителем Леонидом Поляковым «Нурская» была открыта 13 марта 1938 года в рамках второй очереди столичного метрополитена. В 1941–1942 годах, во время массированных налетов немецкой авиации на Москву, на станции и в прилегающих тоннелях на 30-метровой глубине укрывались до 40 тыс. человек в сутки. А когда движение поездов прекращалось, под ее сводом работал читальный зал Государственной публичной исторической библиотеки.

Случай не уникальный — помимо «Исторички», филиалы других библиотек действовали в годы войны на «Охотном ряду», «Площади Революции» и строившейся «Бауманской», просто сведений об их работе сохранилось меньше, да и библиотека на «Нурской» стала самой известной и популярной.

29 ноября 1941-го газета «Московский большевик» напечатала заметку «Подземный читальный зал. Библиотека на станции метро»: «В фонде филиала библиотеки произведения Пушкина, Лермонтова, Салтыкова-Щедрина, Чехова, Горького, Бальзана, Виктора Гюго, Вальтера Скотта, а также литература на оборонные и антифашистские темы. Имеются сочинения Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина, книги по древней, средней и новой истории... Филиал открыт ежедневно с 7 часов вечера до 12 часов ночи. При филиале находятся две передвижные выставки: «Отечественная война 1812 года» и

«Великая Отечественная война советского народа с гитлеровской Германией». Оформляется стенд, посвященный гвардейским частям Красной армии...»

Только в декабре 1941-го библиотеку на «Нурской» посетили 1020 человек, им были выданы 1362 книги. Многие читатели стали постоянными, приезжая сюда из других районов Москвы, — для них посещение библиотеки в метро стало просто насущной потребностью...

Сохранились читательские отзывы. «Я являюсь каждодневным читателем филиала Государственной публичной исторической библиотеки при станции метро «Нурская», — писал преподаватель литературы и русского языка Н. Мельников. — Библиотека обслуживала громадное количество читателей — все места в читальне всегда заняты. Здесь и дети, и студенты, рабочие и служащие. Здесь вы можете встретить учителя, врача, инженера и научного работника. Библиотека очень хорошо подобрана и каждый находит здесь для себя то, что он ищет и хочет».

В ноябре 1942-го, с прекращением воздушных тревог, администрация Исторической библиотеки попыталась закрыть филиал, но на его защиту встали более ста постоянных читателей. «Всем стало очевидно, что появился новый тип читателя Исторической библиотеки — пассажир метрополитена», — писала 1 декабря 1942 года газета «Советский метрополитен».

Библиотека на «Нурской» проработала до января 1944-го, когда ее все-таки закрыли в связи с планировавшимся увеличением пассажиропотока, которому имевшееся на станции библиотечное оборудование помешало бы. За все время ее работы здесь побывали 112 870 человек, которым выдали 122 318 книг и периодических изданий.

Полоса на брюках генерала	Роскайль иначе	Игрушечный авиалайнер	Сон «под чужую дудку»					Куда впадает Олёкма?
			Мультисериал «... и Пумба»	«Мёртвый» балласт	Пляшущие язычки		«Голосистый» плуг	
Деликатес для носа	Имитация золотых нитей			Соискатель джек-пота			Присущность	
			Коктейль из рома с мятой	Главный город севера Италии				
Травма забора	«Шанцевый» старпом			Обуза				
				«Урок» в вузе	Деформация спины лакея		Пёс от студии Уолта Диснея	Папка родненький
			Актриса Купченко	Острия на кухне				
					«Заповедник социализма»			
			«Болотный чернозём»			Третья ягода		
			Элитные места в театре		Долгожданный плод любви			
Атомная ...				Простонародная кавычка	Длинноухий транспорт	Река фараонов		
Кумир общего пользования	Бардак, беспорядок		Обращение к судье в Англии					
			«Амбре Барбоса»	Розовая иголка				
Акулий подарок Ихтиандру	«Вентилятор» раджи							
			«Кляп» патрона	Шашлыки на выпасе	«Чад» изобретателя	Жестикация физиономией		Кузина
Рот, чтобы молвить	Манера, стиль			Облицовочные доски	Полотнице			
	Диетический овощ	Президент Байден	Чрезмерный припёк			Мера для землемера	... Ир Сен	Место неслыханных шорохов
				Весёлый друг из экипажа				
	Русский крейсер	Одежда Герасима				Дедалович		
				Огромный предмет				

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 40

По горизонтали: Пикадор. Жабо. Ливанов. Бану. Шарж. Флажок. Латук. Ость. Буян. Овечка. Сокол. Горе. Нарл. Рокки. Тетя. Гуру. Пьеро. Ржа. Вьюк. Слово. Луб. Зет. Ауг. Макана. Юнец. Орда. Игла. Звук. Стол. Чили. Бита. Лаос. Леонид. Икра. Нама. Коко.

По вертикали: Карамазов. Полушубок. Ковер. Дань. Револьвер. Анула. Жонглер. Фтор. Жучок. Краги. Ртуть. Ось. Нир. Турна. Паста. Егоза. Охота. Веко. Лунатик. Бацилла. Толчок. Мазила. Клубок. Раиса. Кино. Чадо. Тик.



ДЕТИ

Призвание быть мамой

ИРИНА КУЦОВОЛОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

Материнство — это не только рождение ребенка, но и его воспитание: достижения и ошибки, радость и боль, праздники и будни. Ухаживать за малышом, не так, как все, — в тысячу раз сложнее. Пример — начальник лаборатории психофизиологического обеспечения в ЧУЗ «РЖД-Медицина» г. Вихоревка, мама «солнечного» ребенка Анастасия Макарова.

Воспитание и развитие такого ребенка требует серьезной материальной и моральной работы. Каждую неделю восьмилетний Степан вместе с мамой занимается с дефектологом и логопедом. Немногие знают, что у детей с синдромом Дауна генетическая особенность — жизненные ситуации они понимают и воспринимают практически, как все их сверстники, а вот выразить мысль словами таким детям намного сложнее. Именно поэтому для развития речи необходимы постоянные занятия с профессионалами.

Кроме этого, Анастасия водит сына в кружки: плавание, бисероплетение, игра на ложках — все это необходимо для развития мышц. Степе с первых дней жизни требуется постоянная реабилитация: иглотерапия, рефлексотерапия, массаж.

«После рождения сына я поняла, что мне нужно обучаться в направлениях, которые помогут моему ребенку максимально правильно развиваться физически. Поэтому я прошла базовый курс по плаванию и фитнесу в Иркутске, в центре «Счастливый малыш». Теперь



Степа и Анастасия находят силы не только на регулярные развивающие занятия, но и на мероприятия для души

мы со Степаном самостоятельно несколько раз в неделю занимаемся спортом и выполняем специальные упражнения в бассейне», — рассказывает Анастасия.

Макарова — начальник лаборатории психофизиологического обеспечения в ЧУЗ «РЖД-Медицина» г. Вихоревка, правая рука и заместитель председателя первички больницы. Являясь профсоюзным лидером в коллективе, она всегда знает ситуацию на рабочих местах, решает вопросы с руководством, организует членов профсоюза на защиту трудовых прав, не забывает и об их досуге. Коллеги говорят о ней как об инициативном, ответственном и грамотном руководителе.

«Моя работа насыщает меня эмоционально, особенно когда удается помочь человеку и спасти его жизнь. По своему опыту могу сказать, что большинство людей, кажущихся здоровыми физически, изранены душевно. Своевременная

помощь, грамотные рекомендации и выработка стратегии действий — залог успеха. В таких ситуациях понимаешь, что роль психологии неопределима», — говорит Анастасия.

В воспитании Степана Насте помогают ее родители, они поддерживают ее в любой жизненной ситуации. И несмотря на то, что семья Анастасии растит особенного ребенка, они живут активной и интересной жизнью. В их случае диагноз не стал приговором.

«Любому ребенку нужны любовь и внимание. А еще — финансы и время. И в этом плане родительские обязанности никак не отличаются. В свободное от работы время мы с сыном путешествуем по разным городам, выезжаем на местные прогулки: выставки, театры. Еще одно любимое занятие — вместе готовить разные вкусности. Наша семья всегда в движении. Останавливаемся только тогда, когда наступает ночь», — улыбается Анастасия.

АКЦИЯ

Профсоюзная витаминизация

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

Профактив первички аппарата управления Дальневосточной магистрали провел акцию «Профсоюзный витамин».

В холле управления ДВЖД организаторы раздавали работникам магистрали полезный гематоген и приглашали их поучаствовать в лотерее. А на «витаминной стене» любой желающий мог оставить своим коллегам пожелания здоровья.

«Мы получили положительные отклики о первой витаминной акции, которую провели в марте, поэтому решили повторить ее уже осенью, в разгар простудных заболеваний, — говорит начальник сектора исполнительного производства юридической службы управления ДВЖД Мария Касутина. — Пусть она станет доброй традицией. Надо людей

оздоравливать, агитировать прививаться от сезонных недугов, они должны следить за своим здоровьем».

В розыгрыше лотереи приняли участие более 200 железнодорожников, из которых методом выбора случайных чисел были определены победители, получившие витаминные подарки — малиновое варенье и лимоны.



ФОТО АВТОРА

ФУТБОЛ

Киберспорт в дистанции

СВЕТЛАНА ИВАНОВА,
внеш. корр. «Сигнала»

Железнодорожники Смоленской и Сафоновской дистанций пути Московской дирекции инфраструктуры стали участниками соревнований Лиги чемпионов по киберфутболу «Pro Evolution Soccer 2021» на платформе «PlayStation 4».

Как рассказал председатель первички дистанций Сергей Петрушин, среди работников много болельщиков футбольных клубов Лиги чемпионов.

Посетить отборочные матчи, полуфинал, финал, где можно поболеть за свою любимую футбольную команду, для многих — это несбыточные мечты. Поэтому профсоюзная организация организовала мероприятие, где можно было не только поболеть за любимые команды, но и поиграть.

В захватывающей борьбе первое место завоевал Павлов Юрий («Атлетико Мадрид»), второе — Васильев Филипп («Челси»), третье место — Боровиков Илья («Манчестер Сити»).



ФОТО СЕРГЕЯ ПЕТРУШИНА

ИТОГИ

На спортивном направлении

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Около 80 мероприятий спортивной направленности для более чем 14 тыс. работников организовала в этом году первичная профсоюзная организация РЖД на Куйбышевской железной дороге.

«Большая часть мероприятий проводилась совместно с РФСО

«Локомотив». Помимо спортивных состязаний, была организована аренда дорожек в плавательных бассейнах, спортивных залов и площадок. В общей сложности на эти цели направлено 15,4 млн руб., в том числе 4,7 млн на использование в прошлом году из-за противоэпидемиологических ограничений», — сообщил заведующий отделом социальной сферы Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге Олег Зайченко.

Среди наиболее масштабных мероприятий — узловые и дорожные этапы Всероссийских игр «Спорт поколений», кубок Молодежного совета Дорпрофжел по мини-футболу, лыжная гонка и спортивные праздники Башкирского филиала, а также региональные велопробеги, посвященные 85-летию РФСО «Локомотив», турниры по подледному лову рыбы и русскому бильярду.



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. ПАШНАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: О. ПРЯМИЦЫНА
Ведущий дизайнер: С. ПРОТАСОВА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦНХ 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: pashhalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru; PryamitsynaOV@chrpgt.org.rzd

Инtranet: <http://10.248.11.133>
volkovamn@chrpgt.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, Краснодаре, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.

Индекс в электронном каталоге АО «Почта России» — ПП331

Общий тираж: 96 880 экз.

Номер подписан: 23.11.2021 г. №