Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 16 (1088)
19–25 МАЯ
2022 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

СИТУАЦИЯ

Антирекордная индексация

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ВСЖД

В апреле на предприятиях компаний «Желдорреммаш» и «ЛокоТех-Сервис» зарплату проиндексировали на 0,9%

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

В мае ОАО «РЖД», а также другие предприятия железнодорожной отрасли провели внеочередную индексацию заработной платы в связи с резким ростом цен на товары и услуги. Однако есть компании, где тема зарплаты требует более пристального внимания профсоюза.

Сложная ситуация складывается на Улан-Удэнском локомотивовагоноремонтном заводе (ЛВРЗ) АО «Желдорреммаш», где индексация зарплаты составила всего 2,5% в декабре 2021-го, в то время как инфляция за год выросла более чем на 8%.

«За 2021 год в ЛВРЗ текучесть кадров составила 15,4%. Завод испытывает кадровый голод. Тариф I разряда в АО «Желдорреммаш» меньше тарифа I разряда в РЖД на 15%. При этом управляющая компания «ЛокоТех» не планирует индексировать зарплату», — рассказывает председатель первичной профсоюзной организации завода Валентин Нарожный.

Еще одно предприятие, где председатель ППО всерьез обеспокоен индексацией, — это сервисное локомотивное депо Иркутское филиала «Восточно-Сибирский» ООО «ЛокоТех-Сервис».

«На фоне повышения цен на продовольственные товары, лекарства и средства первой необходимости, растет недовольство работников. Зарплата становится неконкурентной, идет отток представителей рабочих профессий. Индексация на 1 апреля не соответствует уровню инфляции, которая составляет 16,45% за период с 2020–2022 (I квартал)», — информирует председатель первички депо Максим Могильников.

В то время как другие компании железнодорожной отрасли принимают решение о проведении внеплановой индексации зарплаты (для всего персонала ОАО «РЖД» ее размер составил 5%, в ПАО «Первая грузовая компания» для рабочих и служащих промывочно-пропарочных станций, железнодорожных цехов и задействованных на техническом обслуживании и ремонте — 10%, а в «Железнодорожной торговой компании» зарплату индексируют каждый квартал), в АО «Желдорреммаш» и ООО «ЛокоТех-Сервис» ситуация иная. В апреле там проиндексировали зарплату сотрудников на «рекордные» 0,9%.

Норма об индексации зарплаты включена в отраслевое соглашение и коллективные договоры. Решение об этом принимается не реже двух раз в год на уровне роста потребительских цен.

Как отметили «Сигналу» в РОСПРОФЖЕЛ, профсоюз уделяет особое внимание тем коллективам предприятий, в которых индексация является проблемным вопросом. Достойная зарплата — главный инструмент поддержки сотрудников.

«В сегодняшних реалиях социальная поддержка работников является ключевой для сохранения нормального психологического климата в коллективах. Поэтому профсоюз будет настаивать на большем размере индексации зарплаты в компаниях «Желдорреммаш» и «ЛокоТех–Сервис», — рассказал заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Сергей Тюменев.

ПРОГРАММА

Время студентов

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

РОСПРОФЖЕЛ реализует новую программу для молодежи, объединенную общим названием «Время молодых». В онлайн-формате состоялся слет «Время молодых. Студенты», участие в котором приняли сборные команды учащихся девяти университетов путей сообщения.

Значительное время слета занял образовательный блок. Профсоюзный лидер должен быть не только законником и уверенно ориентироваться в правовых документах, но и психологом, и немного экономистом. Чтобы получить необходимые знания, студенты прослушали лекции о финансовой грамотности, о межличностной коммуникации, прошли тренинги и мастер-классы.

Как рассказала заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Наталия Бурова, к лекциям и мастер-классам мог присоединиться любой студент. И если официальных участников слета было 108 человек, то в образовательном блоке участвовало почти 350 студентов.

Тимбилдинг тоже никто не отменял. Для сплочения команды участвовали в спортивных соревнованиях, интеллектуальных играх, конкурсе «Мисс и Мистер профсоюз — 2022».

Центральным событием слета стала панельная дискуссия «Вместе в будущее» на тему патриотизма. Интересные данные привел на дискуссии первый проректор Самарского государственного университета путей сообщения Максим Гнатюк. Социологическое исследование, проведенное в транспортных вузах страны, не только железнодорожных, но и «водников», и гражданской авиации, показало, что 62% студентов выпускных курсов были готовы уехать из страны.

Это огромная проблема для вузов, работодателей и страны в целом, полагает Максим Гнатюк. И в ее решении в рамках университета особую роль может сыграть сетевая общественная организация, которая в неформальной обстановке способна транслировать аудитории ценности патриотизма.

Окончание на 3 стр.

СТИХИЯ

Адресная помощь

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрЖД
КРАСНОЯРСК

В Красноярском крае бушуют пожары. Серьезно пострадали 16 населенных пунктов. 37 семей железнодорожников и 10 неработающих пенсионеров остались без крыши над головой: огонь уничтожил жилье и все их имущество. Помимо помощи, которую оказывают власти региона, не остались в стороне профсоюз, руководство магистрали и рядовые железнодорожники.

«На сегодняшний день Дорпрофжел на Красноярской железной дороге оказал адресную финансовую помощь в размере 600 тыс. руб. членам профсоюза, потерявшим жилье и имущество», — отмечает главный бухгалтер Дорпрофжел Елена Захарова. Выделяют средства для пострадавших и первички. Кроме того, сбор денег проводится через Благотворительный фонд Красноярской железной дороги и на местах.

«Как только я узнала, что у наших работников путевой машинной станции № 197 в Белом Яре и Итатском случилась такая беда, сразу же оповестила всех в общем чате и начала сбор средств, вещей, продуктов — по желанию, кто сколько сможет. Железнодорожники, конечно же, откликаются, вещей собрали даже больше, чем понадобилось: их перераспределят для других людей, оставшихся без крова. Конечно, очень важно поговорить с людьми, при возможности оказать какую-то элементарную психологическую помощь, и это мы тоже стараемся делать», — рассказывает председатель объединенной первичной организации Красноярской дирекции пути Оксана Мальченко.

Более 200 домов сгорело в Уяре — там больше всего людей задела стихия. «У наших соседей, в Уяре, пострадали четыре работника и пенсионер. И хотя они относятся к Уярской дистанции электроснабжения, все наши члены профсоюза тоже подключились: собрали деньги, отправили гуманитарную помощь — одежду, обувь, постельное белье — две полные машины. Дирекция организовала транспорт. А уже на месте все это адресно распределяют», — отмечает председатель ППО Красноярской дистанции электроснабжения Наталья Исаева.

На данный момент большинство пострадавших временно живут у родственников, а семье монтера Уярской дистанции пути Игорю Литвинову предоставлено жилье из специализированного жилищного фонда компании.

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА КРЖД

37 семей железнодорожников и 10 неработающих пенсионеров Красноярской магистрали в результате пожаров остались без крыши над головой

«Пожар — это страшная беда. Во все времена железнодорожники помогали друг другу вне зависимости от города или даже региона. Сейчас к этой помощи присоединилась вся Красноярская магистраль. Но важно помнить об упреждающем ударе, поэтому на собраниях с людьми мы говорим о том, как важно застраховать свое жилье, вступить в Благотворительный фонд. К сожалению, в Сибири любой может стать жертвой огня или наводнения. И когда есть такая «подушка безопасности», это хорошее подспорье», — считает председатель Дорпрофжел на КрЖД Сергей Штронда.

ЦИФРА

В результате пожаров в 18 муниципальных образованиях Красноярского края сгорели или получили повреждения 518 жилых домов, 309 строений, 61 автомобиль. Погибли пять человек, 19 человек пострадали, 14 человек были госпитализированы.

СПЕЦОДЕЖДА

Работники оценили коллекцию

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Техническая инспекция труда профсоюза провела анкетирование среди железнодорожников, темой которого стала зимняя спецодежда из новой коллекции, поступающей на железные дороги. Опрос показал, что в целом новые костюмы и обувь удобны и функциональны, однако все-таки выявил некоторые недостатки. Информация о них передана ОАО «РЖД».

Напомним, что введение в эксплуатацию новой спецодежды и обуви на сети железных дорог началось в прошлом году. Она заменит предыдущую линейку, созданную еще по ГОСТам 2007–2008 годов. К ней у железнодорожников имелись претензии: летом она плохо дышит и не отводит тепло, зимой продувается, также нет демисезонной рабочей одежды.

В новой коллекции недостатки устранены. Зимняя спецодежда новой линейки поставлена на сеть в первом квартале этого года.

В анкетировании, проведенном технической инспекцией труда профсоюза, участвовали свыше 17 тыс. человек. Были исследованы защитные и эксплуатационные свойства 16 видов теплозащитной спецодежды и семи видов спецобуви на полигонах 11 железных дорог.

«Наша задача была установить, соответствует ли новая спецодежда и спецобувь требованиям безопасности железнодорожников во время проведения работ и насколько она функциональна и комфортна», — поясняет руководитель технической инспекции труда профсоюза — главный технический инспектор профсоюза Андрей Лазарев.

Анкетирование показало — и, кстати, оно проводилось параллельно с опросом работодателя, — что в целом спецодежда новой коллекции оценивается работниками как хорошая или удовлетворительная, соответствует условиям труда и отличается практичностью, удобством и улучшенным эстетическим видом. Однако есть и некоторые претензии.

Так, больше всего замечаний у железнодорожников к костюмам «Железнодорожник», «Слесарь-ремонтник», «Осмотрщик». Работники отмечали, что они тяжелые, объемные и сковывают движения. По заключению техинспекции, следует заменить материалы, из которых они изготавливаются, на более современные и имеющие улучшенные свойства.

Кроме того, железнодорожники жалуются на обувь. Главная претензия — подошва слишком скользкая. Также техническая инспекция профсоюза предлагает заменить молнию на утепленном костюме «Железнодорожник» на более износостойкую, а также предусмотреть наличие в куртке регулировки ширины по талии и рассмотреть вопрос использования для внутренней отделки курток и брюк материалов с повышенными свойствами влагоотведения.

ФОТО ГК «ЭНЕРГОКОНТРАКТ»

Конструкция костюмов напрямую влияет на защитные функции комплектов, и любые ее изменения должны быть проработаны и проверены в испытаниях

Предложения по улучшению зимней спецодежды направлены в ОАО «РЖД».

Тем временем ее поставщики и изготовители готовы идти навстречу пожеланиям трудящихся. О том, как работают с клиентами, рассказала руководитель дирекции по качеству ГК «Энергоконтракт» Элина Христич: «Стараемся получать отзывы о нашей продукции постоянно и из разных источников: у специалистов по охране труда, через опросы, мониторим комментарии в соцсетях. Ежегодно проводим глубокое исследование с определением уровня удовлетворенности клиентов, собираем подробные отзывы как тех, кто выбирает и закупает защитные комплекты, так и тех, кто их носит».

Все замечания, даже переданные устно, в «Энергоконтракте» фиксируют и заносят в базу бизнес-процесса «Работа с претензиями». Менеджер дирекции по качеству может проверить, где, когда и из каких материалов отшивались изделия, какие были результаты испытаний входного контроля по этой партии сырья и материалов. При необходимости он привлекает более узких специалистов для рассмотрения конкретного случая. Если в итоге претензия признается обоснованной, ищут причины возникновения проблемы и разрабатывают корректирующие действия для их устранения в будущем, а также заменяют или дорабатывают продукцию.

«Запросы об изменении конструкции — крайне серьезный вопрос, — уточняет Элина Христич. — Поскольку конструкция напрямую влияет на защитные функции комплектов и любые ее изменения должны быть проработаны и проверены в испытаниях. Кроме того, есть требования корпоративных стандартов различных компаний, Технического регламента и ГОСТов, которые также должны строго соблюдаться».

Кроме того, при производстве спецодежды во главу угла ставится обеспечение защитных свойств изделий, так как это напрямую влияет на сохранность жизни и здоровья людей. Это ставит производителя в жесткие рамки, сужает круг материалов и фурнитуры, которые можно использовать, варианты конструктивных решений. Но и в данном направлении компания ищет новые материалы и технологии.

РЕШЕНИЕ

Поддержать детей

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Дети работников ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации», погибших или получивших I группу инвалидности при исполнении должностных обязанностей, вскоре начнут получать ежемесячное пособие.

Такое решение было принято на расширенном заседании профсоюзного комитета, проходившем с участием руководящего состава предприятия. Теперь права детей закреплены дополнительным соглашением к коллективному договору.

«Эта категория детей оказалась наиболее уязвимой в условиях нынешней непростой экономической ситуации, — рассказывает председатель ОППО ФГП ВО ЖДТ России Николай Несмашный. — А их родители, наши работники, отдали Ведомственной охране лучшие годы своей жизни. Выполняя служебный долг, кто-то из них получил инвалидность, а кто-то и вовсе лишился жизни по тем или иным причинам — защищая государственную и частную собственность от преступных посягательств или в результате нарушения правил техники безопасности. Мы выяснили, проанализировали, сколько у нас таких детей, и изыскали возможность оказывать им ежемесячную помощь».

Проведенный совместно со службой управления персоналом мониторинг показал, что сегодня детей, подпадающих под данную категорию — 26, проживают они в 21 семье.

«Согласно новому пункту колдоговора ежемесячное пособие в размере 5 тыс. руб. будет выплачиваться детям до 18 лет, а тем, кто обучается очно, — до 23 лет. Сейчас мы с председателями ОППО и ППО филиалов прорабатываем механизм выплаты этого пособия», — пояснил Николай Несмашный.

Стрелки и пожарные Ведомственной охраны работают порой в опасных условиях. Стрелки с оружием в руках охраняют стратегические мосты, тоннели, парки станций, перевозимые по железной дороге грузы, а пожарные ежедневно имеют дело с опаснейшей стихией — огнем. Пожарные расчеты ВО ЖДТ принимали участие в тушении масштабных пожаров: в 2020 году, когда горел склад боеприпасов в Рязанской области, в 2021-м — спасали от огня леса Карелии, а сейчас борются с огнем в Сибири. Только за праздничные майские выходные у них было 48 выездов.

«Профессии наших работников сопряжены с опасностью, и мы постоянно работаем над расширением уровня их социальной защищенности. Несмотря ни на какие экономические трудности генеральный директор предприятия Иван Петрович Челноков прилагает все возможные усилия, чтобы наших работников, членов профсоюза, поддержать», — говорит председатель.

Но люди гибнут не только «при исполнении». Так, в январе, во время новогодних праздников трагедия произошла с работниками Могочинского отряда: супруги (оба стрелки) при следовании на службу погибли в автомобильной аварии. Сиротами остались двое детей — семи и девяти лет.

«Семья жила в поселке Семиозерье Забайкальского края. Опекунами детей стали их дедушка и бабушка, которые живут на свои невысокие пенсии. Мы стараемся их поддержать. Ну а кто еще поможет, если не мы», — говорит Николай Несмашный.

Поддерживают на предприятии и семьи, воспитывающие детей-инвалидов: к международному Дню защиты детей в этом году, как и в прошлом, они получат денежную выплату. Всего в семьях работников ВО ЖДТ растут 616 детей-инвалидов.

ФОТО ВО ЖДТ РФ

Решение о поддержке детей было принято на заседании профсоюзного комитета, проходившем с участием руководящего состава предприятия

А ко Дню семьи, любви и верности «премию» получают многодетные родители. В таких семьях воспитывается 6762 ребенка. На это благое дело в прошлом году было израсходовано 9 млн руб. И в этом году работодатель заложил средства в бюджет.

«Деньги выделяет работодатель, а выплата осуществляется через профсоюзную организацию. Это стимулирует мотивацию членства, работники понимают, что профсоюз к ним внимателен, помогает при любых сложных жизненных ситуациях. Этим обусловлено и почти стопроцентное членство в профсоюзе (99,95%). К сожалению, зарплата у нас невысокая, и социальной направленностью, конкретными делами мы стараемся сохранять кадровый состав предприятия. Особенно в сегодняшние дни, когда много наших подразделений обеспечивают безопасность объектов железнодорожного транспорта в приграничных районах и бесперебойную работу всей инфраструктуры ОАО «РЖД», — говорит Николай Несмашный.

ПРОГРАММА

Время студентов

Окончание. Начало на 1 стр.

Кстати, Максим Гнатюк — яркий пример того, как участие в общественной жизни и работа в профсоюзе может повлиять на карьерный и личностный рост. Несколько лет он возглавлял первичку студентов СамГУПС, защитил кандидатскую диссертацию, поработал последовательно на разных должностях в университете, достигнув на настоящий момент места первого проректора, известен в регионе как общественный деятель.

«Если бы не все те компетенции, которые я получил за время своей профсоюзной деятельности, я бы точно не остался работать в вузе и не занимался бы наукой. Поэтому роль профсоюза в моей личной истории была определяющей», — говорит он.

Возвращаясь к теме патриотического воспитания, следует сказать, что и РОСПРОФЖЕЛ, и ОАО «РЖД» (как крупнейший работодатель для большинства членов профсоюза) много внимания уделяют духовно-нравственному и патриотическому воспитанию молодежи. Своим опытом на панельной дискуссии поделились представители компании, студенческих первичек и дорожных организаций профсоюза.

«Этим направлением мы занимаемся давно, это не дань моде, мы считаем это одним из краеугольных камней всей социально-кадровой политики компании и всего, что мы делаем для государства и общества», — отметил первый заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Евгений Браулов.

«Часть молодых людей путает идеологию и патриотизм, поэтому нередко такие разговоры воспринимают как навязывание им образа мыслей. Но мы за правду, за то, чтобы показывать историю такой, какой она была. Поэтому чем больше мы будем на эту тему говорить, чем больше они будут слушать старшее поколение, чем больше будут видеть документально доказанных фактов, тем больше будет веры и доверия у них к тому, о чем мы говорим, что мы называем патриотизмом», — сказал председатель профсоюза Сергей Черногаев.

В студенческих первичках разработана своя система патриотического воспитания, которая выходит за пределы университетов. Профсоюзные активисты работают с Дорпрофжелами, участвуя в их мероприятиях, взаимодействуют с региональными организациями, занимающимися молодежной политикой и патриотическим воспитанием, выступают в роли волонтеров. В этом году на острие добровольческой деятельности оказались студенты — члены профсоюза — из Ростовского государственного университета путей сообщения. Они вместе с другими добровольцами и местными властями первыми приняли беженцев из Донецкой и Луганской народных республик, из Мариуполя помогают собирать и сортировать гуманитарную помощь.

Однако, по мнению участников панельной дискуссии, вопрос сейчас стоит несколько иначе — не как создать систему патриотического воспитания, а как вовлечь в нее возможно большее количество людей. Аргумент за необходимость расширения круга единомышленников высказала заместитель председателя Дорпрофжел на Северо-Кавказской дороге Маргарита Королева, которая вместе со студентами РГУПС и работниками СКЖД участвует в оказании помощи беженцам.

«От университета волонтерами работают более 300 человек и еще столько же — от Северо-Кавказской дороги. Это не то же самое, что быть добровольцем на чемпионате мира по футболу, где в 2018 году были красота, музыка, счастье, это совершенно другие события, которые оставили след в душах наших волонтеров, — говорит она. — Но мне приятно, что все они — члены профсоюза. Они понимают, для чего они состоят в организации, понимают, что в большинстве и единстве наша сила».

Завершился слет «Время молодых. Студенты» финалом конкурса «Студенческий профсоюзный лидер РОСПРОФЖЕЛ — 2022». Отбор в него проходил по системе личного рейтинга: финалистами стали участники слета, набравшие в ходе проекта наибольшее количество баллов в личном зачете.

В результате в финале оказались четыре представителя Дальневосточного государственного университета путей сообщения, два от Ростовского университета путей сообщения и по одному от Петербургского, Сибирского, Омского университетов и Российского университета транспорта.

В прямом эфире они должны были рассказать о себе, выступить в дебатах, разрешить сложную ситуацию из профсоюзной жизни. По итогам финала было присуждено два первых места. Победителями стали представители ДВГУПС Валерия Савицкая и Егор Малоквасов.

Валерия Савицкая учится на втором курсе по специальности «система обеспечения движения поездов», также возглавляет институтскую профсоюзную цеховую организацию института управления, автоматизации и телекоммуникации ПСПО ДВГУПС.

Профсоюзной работой занимается с первого курса — сперва показалось интересно, затем затянуло. Рада, что довелось участвовать в студенческом профсоюзном слете, и особо выделяет свою команду — без ее поддержки было бы сложнее. Готова применить на практике полученные во время слета знания.

«В конце тренингов нам давали список литературы по пройденной теме. Я себе приметила несколько книг, которые обязательно прочту», — говорит Валерия Савицкая.

Также в ходе слета была определена команда-победитель, ей стала сборная ОмГУПСа. А лучшей первичкой признана ППО студентов СГУПСа.

СИГНАЛ
№ 16 (1088) 19–25 мая 2022 года

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Машинисты готовят вопросы

23–27 мая в Санкт-Петербурге пройдет V Слет машинистов ОАО «РЖД». «Сигнал» спросил у делегатов слета и профактивистов, решений каких вопросов они ждут по итогам мероприятия?

Петр КАЛИНИН,
машинист эксплуатационного локомотивного депо Челябинск:

— Для любого машиниста прохождение периодического медосмотра всегда очень волнительный процесс. Каждый раз приходится переживать и нервничать не только за состояние собственного здоровья, но и буквально биться в очередях за талоны к узким специалистам. Врачи ведь принимают одни и те же. И идут к ним и простые железнодорожники, и по прописке, и кто на комиссию.

Чтобы взять талон, нужно специально выбрать день, когда ты не в смену, и прийти рано утром еще до открытия поликлиники. Дозвониться по телефону, как правило, невозможно и через портал «Госуслуги» выдают ограниченное количество талонов. Вот и приходится машинистам тратить свое личное время, бегая за врачами.

Проблему могло бы решить создание отдельной электронной очереди для прохождения периодического медицинского осмотра. Мы предлагаем расширить функционал сервисного портала работника ОАО «РЖД» и организовать электронную запись на прием к врачу через него. Доступ к личному кабинету есть у каждого машиниста. Удобно, если все услуги можно будет получить в одном «окне».

Андрей ШИМУН,
машинист эксплуатационного локомотивного депо Боготол:

— Один из важных вопросов — это установление юбилейной даты в 55 лет для мужчин.

Дело в том, что на сегодняшний день в Положении о поощрении к юбилейным датам указаны 50 и 60 лет — для мужчин, 50 и 55 лет — для женщин. Однако зачастую работники локомотивных бригад уходят на пенсию раньше 60 лет на льготных условиях и не имеют возможность быть поощренными к юбилейной дате.

Вопрос этот поднимался уже не раз, и мне кажется, что его рассмотрение в положительном ключе устранит имеющуюся несправедливость.

Александр КИРЮШКИН,
машинист эксплуатационного локомотивного депо им. Ильича, заместитель председателя ППО:

— На слет еду с предложением усовершенствования технического обучения. Чтобы вся информация была твердо усвоена, техзанятия должны проводить квалифицированные специалисты. Поэтому было бы хорошо организовать централизованное обучение бригад до 40 часов на базе учебного центра с отрывом от производства или без отрыва с выходным тестированием. Оно может проходить и в режиме онлайн. Например, машинисты со стажем до одного года ежемесячно по восемь часов обучаются, сдают зачет по пройденному материалу в СДО, а более опытные такую процедуру проходят ежеквартально, но уже 24 часа.

В депо же следует оставить инструктора по обучению, который будет осуществлять коммуникации с учебным центром, обучать по ТРА станций, назначать АСПТ. Оплата техучебы должна быть по среднему заработку.

Практические занятия на тренажерных комплексах тоже требуют реформирования. В ОАО «РЖД» есть опыт проведения конкурсов профессионального мастерства. Как один из вариантов — совершенствование подходов к проведению практических занятий на тренажерных комплексах и горячих локомотивах, внедрение системы оценки этих практических занятий по стандартам WorldSkills.

Предлагаю разработать на каждую серию локомотивов оценочную ведомость, предусматривающую три составляющие: управление локомотивом (на тренажере), приемка локомотива (действующего), устранение неисправности на действующем локомотиве (согласно Распоряжению 996р от 12.04.2022). В каждом депо вести реестр работников по баллам в общедоступном месте.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

По мнению локомотивных бригад, учеба также требует изменений

Андрей СУЧКОВ,
председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2:

— Хотелось бы поднять проблему отвлечения работников локомотивных бригад и без оплаты затраченного на это времени. Например, что касается технической учебы: практические занятия (обучающие тренажеры, стенды, действующие локомотивы, лингафонные кабинеты) не оплачиваются. То же самое происходит и с периодической сдачей испытаний по охране труда, по электробезопасности.

Данная проблема затронула и планерные совещания, которые проводятся по средам с участием локомотивных бригад и специалистов депо. Они обязательны для посещения раз в месяц. При этом два часа планерки не оплачиваются.

Вне рабочего времени и без оплаты проводится и внеочередной инструктаж при грубых нарушениях норм безопасности движения.

Только частично оплачивается работа с психологом при прохождении периодического психофизиологического обследования.

Кроме того, различные разборы по результатам внезапных проверок, расшифровке лент скоростемеров, алкометрия в маневровом движении также не оплачиваются.

Что касается эксплуатационной работы, то здесь актуальна проблема отсутствия взаимодействия между дирекциями тяги и управления движением, отсюда езда на «режиме», переотдых, необоснованное следование локомотивных бригад пассажиром.

Продолжительность отдыха не должна превышать времени с момента явки в основной пункт работы локомотивных бригад до прибытия в пункт оборота (подмены). В эксплуатационном локомотивном депо Хабаровск-2 в декабре прошлого года отдых в пункте оборота более 100% отработанного времени составил 603 случая, в эксплуатационном локомотивном депо Уссурийск в минувшем январе — 244 случая. Такая же ситуация складывается и в остальных депо. Среднее время превышения 100% отдыха на один случай — 3,51 часа.

Указанные временные затраты машинистам и помощникам сегодня не компенсируются. Дирекция тяги обосновывает это тем, что данный простой предусмотрен в «увеличенной» часовой тарифной ставке.

При этом не регламентировано максимальное время нахождения бригады в пункте оборота. Обеспечивать соблюдение установленных норм должен локомотивный диспетчер ДЦУП. У бригады нет права в случае превышения отдыха 100% времени предшествующей поездки более чем на два часа отправляться обратно (домой) пассажиром, уведомив при этом дежурный персонал. Машинист и помощник становятся заложниками «поездной» обстановки.

«Переотдых» приводит к завышению времени оборота локомотивных бригад, влияет на подвязку в депо приписки. А это может спровоцировать срывы ниток отправления в графике движения поездов. Есть предложение — оплачивать время пребывания свыше 100% отдыха в пункте оборота в соответствии с часовой тарифной ставкой.

Антон ИВАНОВ,
заместитель начальника (по эксплуатации) Калининградской дирекции тяги:

— Для снижения непроизводительных потерь на КЖД организованы пункты явки локомотивных бригад на удаленных станциях. В процессе организации предрейсового медосмотра в этих пунктах существуют проблемные моменты. А именно: необходимо заключение договоров с городскими и районными учреждениями здравоохранения, которые значительно удалены от места явки бригад, организация доставки машинистов и помощников автотранспортом, соответственно увеличение подготовительно-заключительного времени работы локомотивных бригад.

Для решения этих вопросов предлагаем использовать технологию телемедицины и соответствующее оборудование для проведения предрейсовых и послерейсовых медосмотров.

Основные преимущества данной технологии: автоматизированный медосмотр фиксируется на фото и видео с сохранением данных на сервере, время прохождения осмотра 1–2 минуты, окончательное решение допуска на линию принимает медработник, автоматическое заполнение маршрутного листа и ведение электронного журнала.

Стоимость одного комплекса —150–200 тыс. руб. Окупаемость и дальнейшая экономия при ис-

пользовании данных технологий будет образовываться за счет снижения стоимости прохождения медосмотра примерно в 2,5 раза, а также за счет сокращения времени подготовительно-заключительных операций локомотивных бригад. Надеемся, что это предложение найдет поддержку у руководства Дирекции тяги.

Алексей БАРДАЛА, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Новосибирск, председатель Совета председателей ППО по безопасности движения Западно-Сибирской дирекции тяги:

— Прежде всего, необходимо рассмотреть вопрос о внесении дополнения во второй абзац пункта 5 распоряжения № 2343р от 31.10.2011 года «Об утверждении Положения о возмещении расходов, связанных со служебными поездками работников филиалов ОАО «РЖД», постоянная работа которых осуществляется в пути следования железнодорожного подвижного состава или имеет разъездной характер» в части выплаты суточных за каждую поездку туда и обратно продолжительностью не менее семи часов членам локомотивных бригад при работе с хозяйственными поездами, при наличии отдыха в пункте оборота.

Также важно рассмотреть предложение по включению машиниста-инструктора в список профессий, дающих право на досрочное назначение страховой пенсии (по горячей сетке). Ведь большую часть рабочего времени (месячной нормы) они проводят на линии, управляют локомотивом при передаче передового опыта, контролируют бригаду при выполнении их должностных обязанностей, непосредственно в кабине управления локомотива, включая работу в ночное время. Машинисты-инструкторы привлекаются для самостоятельной работы в качестве машиниста в течение года.

Русланбек ЯГШИЕВ, машинист эксплуатационного локомотивного депо Ярославль-Главный:

— В процессе подготовки к мероприятию мы с коллегами обсудили наиболее значимые вопросы, решение которых могло бы повысить эффективность работы локомотивных бригад. Один из них касается формата проведения технической учебы.

В компании разработана система непрерывного обучения машинистов, которая предусматривает самостоятельную подготовку, теоретические и практические занятия. Большая часть обучающих мероприятий проходит в дистанционном режиме. Машинисты просматривают учебные ролики на корпоративной платформе СДО, а затем сдают экзамены. У такого формата есть свои плюсы, но есть и минусы.

К негативным факторам относится то, что в ходе занятий на платформе СДО невозможно получить обратную связь, задать вопрос и уточнить то, что непонятно. Это усложняет процесс усвоения знаний и отчасти снижает мотивацию людей.

Ситуацию, на наш взгляд, можно улучшить, внедрив в процесс обучения видеосеминары практической направленности. Режим видеоконференции позволит участникам обмениваться мнениями и сразу прояснять непонятные моменты. Такие занятия можно проводить непосредственно на локомотивах, воочию показывая участникам обучения работу оборудования и другие технические нюансы. Использование конференц-связи оживит процесс обучения и в целом сделает его более эффективным.

Надежда ИВАНОВА, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Чита:

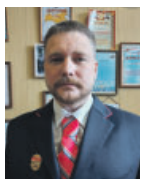
— Один из часто задаваемых локомотивными бригадами вопросов — отдых в пунктах оборота. При этом он включает в себя ряд проблем. Во-первых, отсутствие контроля со стороны службы движения за наличием первого отдыха у локомотивных бригад, следующих с поездами, а также первого отдыха свыше 100% от отработанного времени.

Во-вторых, «переотдых» бригад в пункте оборота, который вызван непарностью поездопотока, проведением реконструкции верхнего строения пути и капремонта с закрытием перегонов и перерывом в движении.

Фактически перед ответственными работниками службы движения поставлена задача контроля за локомотивными бригадами с наличием одного отдыха в пункте оборота, но нет ресурсов для ее выполнения. Для решения этой проблемы нужно внести изменения в программу ГИД «Урал». Необходимо добавить сведения о количестве отдыхов в пунктах оборота локомотивной бригады и его процентном соотношении к отработанному времени в раздел «Сведения о локомотивной бригаде». В этом случае диспетчер сможет установить контроль за бригадами и исключить их второй отдых в пунктах оборота, в домах отдыха в которых не организовано горячее питание, а также исключить смену бригад с наличием переотдыха в первом пункте оборота.

Кроме того, необходимо ввести в эксплуатацию программу ИСУЖТ, обеспечить передачу 100% информации из АСУТ, а также ввести алгоритм расчета для бригад, находящихся на отдыхе, с учетом поездопотока и процентного соотношения заезда бригад приписки смежных депо.

Это позволит исключить человеческий фактор диспетчерского аппарата службы движения и дежурных по эксплуатационным локомотивным депо, минимизирует «переотдых», снизит часы непроизводительных потерь в части следования локомотивных бригад пассажирами и увеличит отдых между сменами.



Роман ГУЗИН, машинист эксплуатационного локомотивного депо Брянск:

— Буду участвовать в работе круглого стола «Оплата труда». Данный вопрос мне кажется одним из значимых. Для повышения престижа профессии и сохранения кадров необходимо добиться возможности увеличения фонда оплаты труда для локомотивных бригад, машинистов-инструкторов. Решить вопрос об оплате времени за систему дистанционного обучения, которые машинист проходит в свободное от работы время. Например, я работаю на пяти участках: Брянск — Гомель, Брянск — Смоленск, Брянск — Льгов, Брянск — Орел, Брянск — Сухиничи. Для своевременной сдачи зачетов по ТРА более 150 станций указанных направлений необходимо потратить минимум два дня.

Второй вопрос, который остро стоит уже несколько лет, касается оплаты времени, затраченного локомотивными бригадами при назначении дополнительного медицинского обследования, в частности холтеровского мониторирования и других.

Евгений ЛУШНИКОВ, машинист эксплуатационного локомотивного депо Вязьма-Сортировочная:

— Средняя зарплата машиниста грузового движения в нашем депо составляет около 70–80 тыс. руб. Для региона это неплохой уровень. Но из них, тарифная ставка — это 36%, остальные 64% — премии, доплаты и надбавки, которые не носят постоянный характер.

От имени и по поручению коллектива депо предлагаю рассмотреть вопрос об увеличении тарифа — гарантированной части зарплаты.

Алексей ЧУЕВ, машинист эксплуатационного локомотивного депо Старый Оскол Юго-Восточной железной дороги:

— Хотелось бы обсудить вопрос «переотдыха». Возвращение из поездки позднее расчетного времени сокращает время отдыха между сменами, которое мы проводим с семьей. Да, безусловно, время в доме отдыха локомотивных бригад не является рабочим, но ведь и полноценным, расслабляющим отдыхом назвать это сложно. Выспаться перед поездкой там можно, но когда ты считаешь часы до возвращения домой, то тут уже не до душевного равновесия. И это сказывается на морально-психологическом состоянии работника, а впоследствии и на здоровье в целом.

Впереди летние «окна», а это, как правило, увеличивает часы «переотдыха», так как график движения поездов составляется с учетом проведения ремонтных работ.

Решение вопроса: локомотивные бригады должны отправляться пассажирами на ближайшем проходящем поезде, либо необходимо ввести оплату часов «переотдыха».

Например, каждый час свыше 100% положенного отдыха оплачивать как дежурство в специализированном помещении — 0,75% тарифной ставки. Причем за счет дирекции, по вине которой и случился «переотдых». В этом случае все причастные к составлению графика основательно будут прорабатывать максимально быстрое возвращение бригад по домам.

Финансовое решение вопроса — это справедливая необходимость, ведь на переотдыхе мы на питание тратим свои деньги. Ведь никогда не знаешь, на сколько ты попадешь, ожидая отправления домой. Можно взять продукты из расчета отдыха четыре часа, а попасть на 14, а значит, придется еще минимум два раза поесть за свои средства в столовой или буфете.

Игорь МАШОНКИН, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Рязань:

— Наше депо столкнулось с проблемой занятости работников в пассажирском движении, но мы нашли пути ее решения. Уже 30 локомотивных бригад прошли обучение и работают как на пассажирских, так и на грузовых поездах. То есть стали машинистами-универсалами. Это уже помогло обеспечить круглогодично полную занятость работников, а в дальнейшем позволит применить новую технологию обслуживания поездов на участке Москва — Рузаевка, исключить следование пассажирами, минимизировать потери рабочего времени и переотдых в пункте оборота.

Однако хотелось бы, чтобы «машинисты-универсалы» получили и материальную оценку своего уровня квалификации. Для этого предлагаем внести дополнение в Положение о корпоративной системе оплаты труда и оплачивать их работу по тарифной ставке 12-го разряда. Надеюсь, что смогу подать свое предложение компетентным представителям компании.

И еще несколько проблем, которые уже поднимались на предыдущих слетах, но пока не нашли окончательного решения. Так, центры оперативной поддержки локомотивных бригад в пути следования в нашем случае созданы и работают только для локомотивов ЭП20, а мы работаем и на ЭП2К, 2С6.

Системы дистанционного обучения работников не позволяют на уровне структурных подразделений Дирекции тяги производить корректировки программ с учетом местных условий, и поэтому, например, бригадам пассажирского вида движения приходится сдавать зачеты по ТРА станций, которые они проследуют на ходу. А время сдачи зачетов составляет не менее восьми часов. И последнее: необходима единая программа оборудования комнат в домах отдыха локомотивных бригад кондиционерами.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

СИГНАЛ
№ 16 (1088) 19–25 мая 2022 года

УВЛЕЧЕНИЕ

За шахматной доской

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА НАДЕЖДЫ БОГДАНОВОЙ

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

2016 год. Самара. Чемпионат Куйбышевской дороги по шахматам. Перед началом, в кулуарах, новенькую участницу турнира, дежурную по станции Пенза-3 Надежду Богданову спрашивают: «Ты с какого дебюта начинаешь партию?» А она глаза вытаращила и выпалила: «А что такое дебют?» Соперницы пожали плечами: «Она, наверное, вообще не играет». А Надежда подумала и ответила: «E2-E4». Все засмеялись. Между тем дебютантка, не знающая, что такое шахматный дебют, завоевала в дорожном турнире третье место.

Все дело в том, что Надежда Богданова — самый что ни на есть «любительский любитель». Впервые за шахматную доску она села в 15 лет — одноклассник научил ее играть. И в последующие пять лет девушка играла исключительно для себя, секций и кружков не посещала, в соревнованиях не участвовала.

Во взрослой жизни появилась семья, заботы, работа. Стало как-то не до шахмат. До тех пор, пока в 2016 году председатель ППО станции Пенза-3 Елена Барышева не предложила Богдановой поучаствовать в соревнованиях среди работников ОАО «РЖД» Пензенского региона. Надежда ответила, что играла всегда для удовольствия, а не ради побед, и что ее уровень недостаточен для соревнований. Но все же решилась. Турнир был женским, участниц всего шестеро.

«На мое удивление, я заняла первое место, — улыбается Надежда. — А ведь всегда считала, что играть не умею. И меня направили в Самару представлять свой регион на дорожных соревнованиях. Участниц было уже 10, и среди них — две самарские девочки, сестры, Анастасия Курганова и Ольга Крынкина, неизменные победители Куйбышевской дороги. И с одной из них я даже поборолась за второе место, но проиграла ей по времени».

Надежда Богданова заняла третье место, что вызвало не меньшее ее удивление. Удивлялись и окружающие, ведь они посчитали, что Надежда не умеет играть. Объяснили ей, что такое дебют и какие бывают партии. Но именно на этих соревнованиях Богданова поверила в себя.

Вернувшись домой, решила восполнить пробелы шахматных знаний, благо, к тому времени в каждом доме появился незаменимый помощник — интернет. Выяснила, что разыгрывает испанскую партию. «А я-то всегда считала, что играю просто так. А оказалось вон что — испанская!» — смеется Надежда.

Так, потихоньку, стала учить основы. К тому же, глядя на маму, шахматами заинтересовался сынишка. Так у Надежды появился партнер. «Дочери 18 лет, шахматами она никогда не интересовалась. Зато с Богданом играем, анализируем вместе партии, как лучше ходить, изучаем дебюты, смотрим ролики на ютубе, как лучше ответить на определенный ход», — рассказывает Надежда.

В 2018 году она поехала уже на чемпионат России среди железнодорожников, куда попала опять-таки после Самары, где заняла третье место. Представлять Куйбышевскую дорогу в Калининграде должны были занявшие 1-е и 2-е места сестры, но одна из них из-за беременности вынуждена была остаться дома. Отправили Богданову.

Через год «всежелезнодорожные» соревнования проходили уже в Москве. «Тогда я заняла в Самаре второе место, потому что одна из сестер не участвовала. А с Настей Кургановой мы побывали в столице. Я посмотрела, как играют в шахматы наши железнодорожники, — это совершенно другой уровень, они прям профессионалы, настолько любят свою игру. Сыграли, приходят домой и анализируют: расписывают партии по ходам, ищут, где могли допустить ошибки. Удовольствие от участия и общения с такими людьми получила колоссальное. Поняла, что мне есть к чему стремиться. Книгу по шахматам купила полезную», — говорит Надежда.

Потом началась пандемия и соревнования закончились. А в апреле этого года Надежда вновь поехала на железнодорожный всероссийский чемпионат. Соревнования проходили в Сочи и были командными, участвовали в них 64 работника со всей страны. Как отметила Надежда, у куйбышевцев получилось «не очень хорошо», они заняли 12-е место.

Надежда Богданова трудится на железной дороге с 2004 года — пошла по стопам отца-энергетика. Сначала был железнодорожный техникум, училась на организацию движения, а потом той же специальности в вузе.

По распределению попала на станцию Пенза-3, в грузовой коммерческий цех, работала приемщиком поездов. Поработала и поняла, что в приемщиках ей стало скучновато. А работа дежурного по станции как раз по ней.

«Мне очень нравится, когда идет движение. Смена проходит на раз: не успела сесть, как уже 20:00 и пора домой. Интересно все, все движется, работа кипит. И именно от тебя зависит, как все сложится, как все проедет. Каждый дежурный по станции понимает, что отвечает не только за себя, но и за людей», — говорит Богданова.

Работа дежурного для Надежды — как шахматная доска. И действительно, многое перекликается в этих двух совершенно не схожих областях. Шахматы развивают множество полезных качеств, необходимых в работе движенца: концентрацию внимания и памяти, объемное видение, сосредоточенность, усидчивость, логическое мышление, выдержку, умение просчитать действия на несколько ходов вперед и многое другое. Тут ведь сама концепция игры предполагает умение самостоятельно принимать решения.

«За шахматной доской мне немножко не хватает усидчивости — как раз потому что я люблю движение. А надо бы подольше подумать. Я делаю быстрые ходы, вообще всегда решения принимаю быстро. Мыслить наперед, просчитывать каждый ход, анализировать ситуацию, разрабатывать дальнейшие действия и прогнозировать, к чему это приведет, — это мне очень нравится и помогает в работе. Не всегда, конечно, расчет приводит к победе. Но это же хобби, в конце концов. Тут главное — участие», — считает Надежда Богданова.

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ

Труд в мелочах

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

На пятом эксплуатационном участке Рязанской дистанции пути Московской дирекции инфраструктуры у станции Кораблино налажена безаварийная работа. Немалая роль в этом принадлежит дежурному по переезду, уполномоченному по охране труда Ольге Морозовой.

«В нашем деле нет мелочей, — рассуждает Ольга Морозова. — Когда принимаю дежурство, осматриваю настил переезда и путь в каждую сторону от него на расстоянии 50 м: все ли болты подкручены, исправны ли сигнальные фонари, по инструкции ли стоят планки нижней габаритности».

Зимой Ольга следит, чтобы переезд был расчищен. Когда сильный снегопад, заранее просит мастера Константина Колонтаева прислать ребят на помощь в борьбе со снегом. А когда летом начинается рост травы, бьет во все колокола, чтобы ее как можно скорее скосили вокруг участков пути в зоне переезда.

В 2021 году Ольга Морозова участвовала в трех проверках с техническим инспектором труда Виктором Насоновым. Самостоятельные проверки она проводит гораздо чаще. Как идет на дежурство, заходит в рабочие и бытовые помещения путейцев — меняет информацию на профсоюзных стендах, смотрит, все ли в порядке с охраной труда.

«Станция Кораблино спокойная, — говорит Морозова, — беды нас обходят стороной. За все время, что я работаю, только раз пришлось бить тревогу, когда в позапрошлом году увидела при пропуске грузового поезда задымление колесной пары и почувствовала сильный запах гари».

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА МЖД

Ольга тогда не растерялась, быстро связалась с причастными службами, сообщила о задымлении. За бдительность и оперативность ее наградили знаком «За безопасность движения».

Этот случай еще раз подтвердил, что расслабляться нельзя никогда, даже если ничто не предвещает беду. Она постоянно напоминает об этом путейцам.

Например, когда приходит в дистанцию телеграмма с сообщением, что где-то случился сход, наезд или другой какой несчастный случай, особенно если причиной его стало несоблюдение требований охраны труда, Ольга, не дожидаясь информационного дня, после своей смены идет в бригаду. И рассказывает, что и почему случилось, какая именно инструкция была нарушена, и еще раз напоминает соответствующий раздел ПТЭ, просит путейцев быть внимательней, беречь себя.

Говорит Ольга со знанием дела. Она ведь окончила Рязанский техникум железнодорожного транспорта по специальности «путь и путевое хозяйство», да и опыт у нее немалый: с 2001 года работает в дистанции. Поэтому к словам уполномоченного по охране труда относятся с уважением, прислушиваются.

«Ольга мне очень помогает, — рассказывает председатель ППО дистанции пути Надежда Фролова. — Она внесла много предложений для улучшения условий труда и участвовала в их реализации. Ее активную жизненную позицию оценило руководство дороги, и по итогам работы за прошлый год приказом начальника МЖД Валерия Танаева ей присвоено звание «Лучший уполномоченный по охране труда на Московской железной дороге».

СПАРТАКИАДА

Спортивные профсоюзы

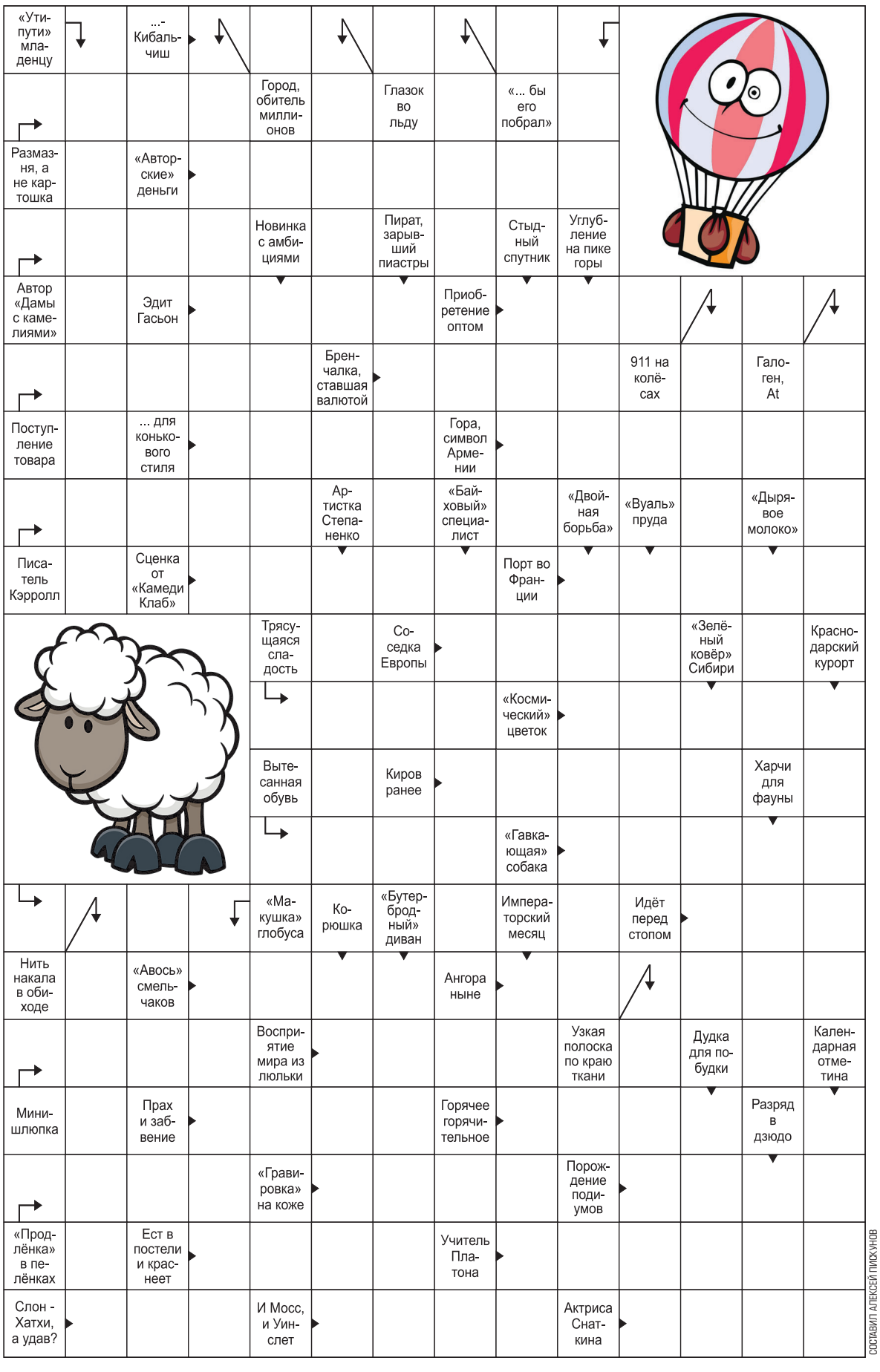
ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

В спортивном комплексе «Олимпиец» Уссурийского локомотиворемонтного завода (УЛРЗ) прошла спартакиада под эгидой РОСПРОФЖЕЛ.

На спортивной арене встретились представители профсоюзных организаций образования, культуры, государственных учреждений и общественного обслуживания; гражданского персонала Вооруженных сил России, Уссурийского локомотиворемонтного завода.

«Накал страстей и здоровый соревновательный дух сопровождали состязания на протяжении всех этапов. Шесть команд померились силами, проявили ловкость в дартсе, бросках мяча в кольцо, качании пресса на время, комбинированной эстафете», — рассказал председатель первички УЛРЗ Максим Наталенко.

В итоге места распределились следующим образом: золото у хозяев спортивной арены — команды «Локомотив» УЛРЗ, серебро выиграла команда профсоюза образования — «Профсоюзный чемпион», а бронзу — «Арсенал» — профсоюза гражданского персонала Вооруженных сил России.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 15

По горизонтали: Капитализм. Цикл. Твист. Разлив. Кумыс. Уфолог. Перу. Дока. Лежак. Спас. Данте. Особь. Арал. Разлом. Оскар. Рейс. Мор. Латы. Клиника. Руно. Сан. Крап. Пик. Тюк. Опт. Задира. Слюда. Муж. Всполох. Жених. Того. Газ. Вар.

По вертикали: Тапир. Битлз. Мастиф. Сити. Мат. Капуста. Ввод. Суок. Бубен. Выпад. Лужа. Сенатор. Лоно. Гарь. Перископ. Соломинка. Бра. Брелок. Взятка. Менуэт. Сон. Кристи. Ржанка. Каюр. Рельеф. Подвиг. Изжога. Пасха. Мот. Улов. Хор.

ИСТОРИЯ

Исчезнувшая профессия

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Сегодня профессия кочегара практически исчезла, а еще совсем недавно (по историческим меркам, конечно) она была весьма востребована. Кочегарами успели поработать драматурги Владимир Билль-Белоцерковский и Георгий Шкурупий, музыканты Виктор Цой и Эдуард Старков и даже Владимир Ленин, которого взяли на паровоз, чтобы отвезти в Разлив.

Работа была каторжная — бывали случаи, когда с таких мощных паровозов, как ФД, кочегары сбегали, не дождавшись конца маршрута.

По КЗОТу в советские времена кочегару полагалось отработать шесть часов за смену и поправить здоровье бесплатным молоком. Главной обязанностью кочегара было не только загружать уголь в топку — он должен был еще уворачиваться от выбросов пара или вылетающего из топки горячего угля. Работать приходилось в двойных рукавицах, поскольку ручки инструментов раскалялись. Даже робу им выдавали негорючую, а обувь без шнурков, чтобы можно было при необходимости без проблем вытащить ногу.

Первые кочегары появились в конце XVIII века на королевском флоте Великобритании. Там как раз переходили от парусных кораблей к паровым, где требовались люди, умеющие работать с углем. С заводов тогда брали истопников-файерменов, работавших на стационарных котлах. С началом следующего века и увеличением парового флота профессия кочегара стала массовой. На каждом судне трудилась целая команда файерменов, число которых доходило до 200 человек (на «Титанике», к примеру, их было 178). Голыми до пояса, черными с ног до головы, работать им приходилось безостановочно, и не просто работать, а кидать угля в топку ровно столько, чтобы поддерживалась нужная скорость.

На железной дороге кочегарам было не легче. Дело в том, что в паровозную будку, в зависимости от типа локомотива, помещались два, максимум три человека — машинист, помощник (если полагался) и кочегар. Так что последний должен был работать еще интенсивнее, чем на корабле. Иногда, если требовалось разогнать паровоз, на помощь кочегару, засучив рукава, «вторым номером» становился помощник машиниста.

Но зачастую на паровозе бывало и наоборот: не кочегар бросал уголь в топку, а помощник, как более опытный. А на кочегаре лежали всяческие вспомогательные обязанности. Он смазывал буксы, набирал масло и воду, подгребал уголь из тендера в лоток, подсыпал его в стокерную машину, если паровоз был оборудован стокером. А задача помощника — держать пар должного давления. Это очень большое искусство, особенно при отоплении плохими углем. Недаром за хороших помощников машинисты нередко эмоционально спорили.

Кочегарам на паровозе приходилось также чистить топку, рассчитывать необходимое на маршруте количество угля и разжигать огонь, предварительно очистив зольник от золы. Так что работа на любителя, и, когда на смену паровозам и пароходам пришли тепловозы, электровозы и теплоходы, многие вздохнули с облегчением. Условия труда на них кардинально улучшились, а паровозы остались только музейные. Есть, правда, те, которые водят ретропоезда — вот там труд кочегара можно увидеть во всей красе.

ФОТО ИВАНА ШАПОВАЛОВА

И сегодня без угля ни один из ретро-поездов не сдвинется с места

ФОТОРЕПОРТАЖ

Первичка Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций ДВЖД собрала движенцев из разных уголков Приморья для участия в спартакиаде «Ритм Жизни — Движение»

Профактив Сибирского филиала АО «Железнодорожная торговая компания» стал участником донорской акции «Помоги делом», которая прошла в Новосибирске

Команда молодежного актива железнодорожников Октябрьской магистрали приняла участие в проекте «Чистые игры». В рамках Весеннего кубка чистоты был убран мусор и приведен в порядок Яблоновский сад Санкт-Петербурга

Первичка Юго-Восточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава организовала для работников и их семей поход по «Большой Воронежской экологической тропе». Он настолько понравился железнодорожникам, что на будущее уже запланировано покорение новых направлений экотропы

В Чите прошли соревнования, которые объединили 176 членов профсоюза с группами поддержки в лице членов их семей и председателей ППО

Сигнал
Газета «Сигнал» зарегистрирована Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационное свидетельство № 012726. Учредитель: Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

Главный редактор: Н. ПАШКАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: О. ПРЯМИЦЫНА
Ведущий дизайнер: С. ПРОТАСОВА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24

Телефон: (499) 262-17-66
Факс: (499) 262-08-13
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd
Интранет: http://10.248.11.133 volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.
ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.
Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.
Общий тираж: 90 549 экз.
Номер подписан: 17.05.2022 г. №