Пенсионные споры

Дорпрофжел на ГЖД помогает осмотрщикам-ремонтникам вагонных депо вернуть право на досрочную пенсию. Стр. 03

Время обновлять состав

Новосибирский метрополитен получил новые поезда «Ермак» с повышенным уровнем комфорта для машинистов. Стр. 04

На высоте 5895 метров

Руслан Ушаков совершил восхождение на Килиманджаро, где на высоте 5895 метров над уровнем моря он развернул флаг РОСПРОФЖЕЛ. Стр. 06

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Сигнал

Издается с 02.08.1994

№ 04 (1252)

5–11 февраля 2026 года

t.me/rosprofzhel_rzd https://rutube.ru/channel/43704213/ vk.com/rosprofzhel_main https://max.ru/rosprofzhel_rzd rosprofzhel.ru

Выгода каждый день

Фото Владислава Куликова

В малых городах предложения партнеров программы лояльности особенно востребованны

Развитие

Программа лояльности РОСПРОФЖЕЛ объединяет более 3 тыс. партнеров по всей России. Она снижает повседневные расходы семей членов профсоюза. Только на услугах мобильной связи в прошлом году она помогла сэкономить почти 100 млн руб. у трех операторов связи.

За прошедший год в программу вступили 126 новых торговых партнеров. Среди них мебельные фабрики, федеральный застройщик, онлайн-кинотеатр и АЗС, книжные интернет-магазины.

Скидки и преференции на товары и услуги, предоставляемые компаниями-партнерами, варьируются по размерам. Они могут различаться в разных уголках большой страны. Однако уже очевидно, что программа лояльности является способом финансовой поддержки членов профсоюза, обеспечивая им ощутимую экономию.

Наиболее востребованные категории: связь, АЗС, развлечения, спорт и фитнес, медицина.

Внушительные суммы члены РОСПРОФЖЕЛ сэкономили на профсоюзных тарифных планах. В «Билайне» на более 21 тыс. номеров экономия составила за год — более 60 млн руб. В «Мегафоне» 7,5 тыс номеров (29,5 млн руб.), в Т2 — 3,2 тыс. номеров (почти 8,4 млн руб.).

Председатели первичек говорят, что программа — сильный мотиватор привлечения новых членов профсоюза.

«Мы находимся далеко от крупных городов, — рассказывает инженер, председатель первички Новочарской дистанции пути ВСЖД Людмила Федореева, — до Северобайкальска почти 700 км, а возможности сэкономить на повседневных расходах у людей здесь всегда были ограничены. Для нашей Новой Чары программа лояльности — это особенно важная история.

Когда я вступила в должность председателя в июле, стало понятно, что этим направлением нужно заняться. Начала с простого — пошла к владельцу двух магазинов канцелярских и промышленных товаров. Повезло: он внимательно выслушал, понял, зачем я пришла, и сразу поддержал идею. Это очень вдохновило. Потом появились договоры с кафе и автомойкой, а представители автосервиса и вовсе вышли на нас сами».

Людмила старалась подбирать партнеров из разных сфер, чтобы скидки были полезны в повседневной жизни и действительно помогали снижать расходы членов профсоюза. «И результат стал заметен почти сразу, — говорит председатель ППО, — несколько человек пришли восстанавливать утерянные электронные профсоюзные билеты, появился реальный смысл ими пользоваться».

Окончание на стр. **03**

Новости

Стратегию развития определят в марте

В Москве 12 марта в Центральном доме культуры железнодорожников состоится XXXV Съезд Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей.

Съезд подведет итоги работы за прошедшие пять лет и определит стратегию развития на предстоящий период, также будут избраны выборные коллегиальные органы, председатель профсоюза и Центральная контрольно-ревизионная комиссия.

Февральская индексация

С февраля в России проиндексированы более 40 различных социальных выплат, пособий и компенсаций. В соответствии с федеральным законом, размер этих выплат увеличился на 5,6% в зависимости от фактического роста потребительских цен за предыдущий год.

Материнский капитал вырос до 728,9 тыс. руб. на первого ребенка и до 234,3 тыс. на второго.

Для семей, которые ранее не получали сертификат на первого ребенка, при появлении второго предусмотрена выплата в размере 963,2 тыс. руб.

Также увеличены пособия при рождении и усыновлении детей, выплаты по уходу за ребенком до полутора лет и ежемесячные выплаты матерям-героиням.

Повышение затронуло доплаты к пенсиям, выплаты ветеранам и инвалидам, а также пособия по безработице. Средства для проведения индексации заложены в федеральном бюджете.

11 750

железнодорожников начали получать корпоративную отраслевую пенсию в 2025 году.

Колдоговор

На три года вперед

Профсоюзная первичка АО «ЭЛТЕЗА» подтверждает роль защитника интересов работников. О приоритетных задачах профактива, о значении нового колдоговора для коллектива, а также о мерах по повышению защищенности работников рассказывает председатель объединенной первичной профсоюзной организации АО «ЭЛТЕЗА» Рената Норкина.

— Каким стал прошедший год для объединения «ЭЛТЕЗА», что удалось сделать для улучшения условий труда работников?

— В 2025 году профсоюзная организация совместно с администрацией добились существенных результатов в выполнении обязательств колдоговора. Расходы на их исполнение выросли на 6%, что позволило расширить спектр социальных гарантий. На 5,25% была проиндексирована зарплата. Это частично компенсировало рост потребительских цен и позволило сохранить реальную покупательную способность работников, укрепило мотивацию и признало профессиональный вклад сотрудников. Продолжена практика адресной помощи сотрудникам в сложных жизненных ситуациях, что повысило социальную защищенность коллектива.

На заводах-филиалах реализованы ключевые мероприятия по охране и улучшению условий труда, все запланированные инициативы выполнены в полном объеме. Отремонтированы ряд производственных и бытовых помещений, что повысило комфорт и безопасность рабочей среды.

Фото ОППО АО «ЭЛТЕЗА»

— В январе подписан новый коллективный договор на 2026–2028 годы. В чем его ключевая значимость для работников?

— Колдоговор — фундамент социально-трудовых отношений в компании на ближайшие три года. Его главная функция — обеспечение баланса интересов работников и работодателя, чтобы компания развивалась стабильно и эффективно. Колдоговор полностью соответствует нормам Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта на 2026–2028 годы, что гарантирует соблюдение отраслевых стандартов.

— Сохранились ли в новом документе гарантии и льготы для сотрудников?

— Да, все действующие гарантии, компенсации и льготы не только сохранены, но и в ряде случаев расширены. Мы тщательно проанализировали текст прежнего колдоговора и отраслевого соглашения, чтобы ничего не упустить. Работники, их семьи и неработающие пенсионеры по-прежнему могут рассчитывать на материальную помощь к отпуску и в сложных жизненных ситуациях, единовременные выплаты при увольнении на пенсию впервые и индексацию зарплаты. Для профилактики профессиональных заболеваний работодатель гарантирует санаторно-курортное лечение работников в здравницах России, организацию летнего детского отдыха.

Для укрепления демографии оказывается единовременная материальная помощь при рождении ребенка и ежемесячные пособия работникам по уходу за детьми от 1,5 до 3 лет. По-прежнему в приоритете — добровольное медицинское страхование для сотрудников, накопление корпоративной пенсии вместе с работодателем через НПФ «Благосостояние».

— Были ли внесены принципиальные изменения или дополнения?

— Да, мы пересмотрели и уточнили редакцию 27 пунктов. Ключевые нововведения: введены понятия «работник — участник СВО» и «трудовые династии». Для этих категорий предусмотрены дополнительные меры соцподдержки как для самих работников, так и для их семей.

Уделено особое внимание сохранению традиционных ценностей и реализации молодежных программ. Усилена поддержка советов ветеранов филиалов — теперь в колдоговоре четко прописаны механизмы содействия их работе. Эти изменения отражают актуальные запросы коллектива и стремление компании учитывать особые жизненные ситуации сотрудников.

— Что, на ваш взгляд, делает этот колдоговор особенно важным для будущего компании?

— Это не формальный документ, а реальный инструмент защиты прав работников и укрепления доверия между коллективом и руководством. Он сохраняет преемственность лучших практик прошлых лет, адаптируется к современным вызовам, усиливает социальную ответственность компании. Рассчитываем, что ближайшие три года станут периодом устойчивого развития АО «ЭЛТЕЗА», где каждый сотрудник будет чувствовать заботу и уверенность в завтрашнем дне.

Беседовал
Тимофей Жуков

Волонтеры

Герои среди нас

Ирина Токарева,
Дорпрофжел на СвЖД
Екатеринбург

В управлении Свердловской железной дороги открылась фотовыставка «Герои среди нас». Проект реализован специалистами Дорпрофжел на СвЖД Натальей Осипчук и Мариной Пастернак благодаря победе в грантовом конкурсе «Проводники хороших дел».

Фото Дорпрофжел на СвЖД

Выставка размещена в холле управления СвЖД

«Четырнадцать историй, четырнадцать судеб. Это коллеги, спасшие людей из огня или воды, предотвратившие аварию, оказавшие первую помощь, прошедшие через жернова боевых действий, — прокомментировал идею фотовыставки председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гаращенко. — Герой не обладает сверхспособностями — он в критический момент делает правильный выбор. Мы чествуем конкретных людей, чей ежедневный труд — основа отрасли. Их подвиги должны стать примером, особенно для молодежи».

Создание выставки стало результатом кропотливой работы: председатели первичных профсоюзных организаций и специалисты Дорпрофжел активно участвовали в поиске героев.

«Моя задумка — сделать незримое видимым. Рассказать о подвигах, которые могли остаться в узком кругу коллег. Герои действительно работают рядом», — поделилась автор идеи Наталья Осипчук.

По словам Марины Пастернак, выставка имеет мобильный формат: после Екатеринбурга она отправится в Тюменский регион, а далее — в учебные заведения Перми и Сургута.

Профсоюз помог

Пенсионные споры

Вера Гараева,
Дорпрофжел на ГЖД
Нижний Новгород

Дорпрофжел на Горьковской железной дороге помогает осмотрщикам-ремонтникам вагонных депо Горьковской дирекции инфраструктуры вернуть право на досрочную пенсию.

Фото: https://gudok.ru

Осмотрщики-ремонтники имеют право на досрочную пенсию

За помощью работники обратились в профсоюзную организацию в 2024 году, они выражали обеспокоенность отсутствием начислений взносов на обязательное пенсионное страхование по дополнительным тарифам, гарантированным им за работу во вредных условиях. Эти отчисления являются основанием для досрочного назначения страховой пенсии.

Техническая инспекция труда Дорпрофжел на ГЖД провела проверки в эксплуатационных вагонных депо. Их результаты подтвердили нарушения: у работодателя отсутствовали законные основания для прекращения перечислений взносов по дополнительным тарифам, установленным ст. 428 Налогового кодекса РФ. Это касалось осмотрщиков-ремонтников вагонов, работающих на пунктах опробования тормозов (ПОТ), пунктах технического обслуживания (ПТО), пунктах технической передачи (ПТП) станций второго класса.

«В связи с отсутствием перечислений работники были незаконно лишены льготного пенсионного обеспечения, — поясняет главный технический инспектор труда Дорпрофжел на ГЖД Ирина Игнатьева. — В будущем такие нарушения могли бы стать непреодолимым препятствием для оформления ими досрочной пенсии».

В адрес руководства Горьковской дирекции инфраструктуры неоднократно направлялись официальные представления и письма с требованием восстановить пенсионные права работников. Активная позиция профсоюза начала приносить результаты.

Первые победы

Положительно был решен вопрос по вагонному депо Юдино. Девяносто двум осмотрщикам-ремонтникам вагонов станций ПТО Юдино возвращено право на досрочную пенсию. Работодатель произвел перечисление страховых взносов за весь необходимый стаж работы на общую сумму 4 986 567,11 руб.

После обращений профсоюза в Центральную дирекцию инфраструктуры начались перечисления и для других железнодорожников. За последние два года 91 сотруднику ПТО Лянгасово, Горький-Сортировочный и Агрыз перечислили 810 553,71 руб. Однако это лишь часть долга, поскольку законодательная обязанность начисления таких взносов действует с 31 декабря 2013 года. По данным филиала АО «Желдоручет», отчисления по некоторым работникам прекратились еще в 2017 году.

Корень нарушений

Расследование показало основную причину сбоя. В карты специальной оценки условий труда не были внесены обязательные записи о праве работников на досрочное назначение трудовой пенсии по старости (строка 040 п. 6). Это формальное упущение привело к фактическому лишению людей значительной части их пенсионных прав.

Позиция профсоюза получила официальное подтверждение. Департамент по вопросам пенсионного обеспечения Социального фонда России дал однозначный и исчерпывающий ответ, подтверждающий право осмотрщиков-ремонтников на досрочную пенсию и обязанность работодателя производить соответствующие взносы.

Что дальше?

На данный момент Дорпрофжел на ГЖД намерен полностью восстановить права всех работников, добившись от работодателя перечисления страховых взносов по дополнительному тарифу за каждый год работы, начиная с 2013-го или с даты приема, в соответствии с трудовыми договорами.

«Наша позиция непоколебима: каждый работник должен получить то, что гарантировано ему законом за труд во вредных условиях, — резюмирует Ирина Игнатьева. — Мы добьемся перечисления всех недостающих взносов. Это вопрос социальной справедливости и выполнения государственных гарантий».

Развитие

Выгода каждый день

Окончание. Начало на стр. **01**

Новичкам дистанции председатель стала больше рассказывать и о самом профсоюзе. О том, что программа лояльности работает не только в Новой Чаре, а по всей по стране, что у нее большой охват. Для многих это стало понятным и наглядным примером того, чем профсоюз может быть полезен в реальной жизни.

На Октябрьской железной дороге лидерами по работе в программе лояльности являются Санкт-Петербург и Республика Карелия. И здесь учитываются интересы жителей региона в полной мере. Например, в Петрозаводске и Кеми членам профсоюза скидки предоставляют небольшие местные магазины, ориентированные на различные потребности.

На отчетно-выборной конференции Дорпрофжел на ОЖД в декабре прошлого года для партнеров программы лояльности специально организовали отдельную площадку, на которой делегаты и гости конференции смогли напрямую задать вопросы по взаимодействию.

По итогам прошлого года члены РОСПРОФЖЕЛ оформили со скидками около 500 абонементов в сети спортивных центров «Фитнес-Хаус» в Санкт-Петербурге. В сезоне 2024-2025 годов домашние матчи футбольного клуба «Зенит» по специальным промокодам со скидкой посетили более 750 человек.

А в Красноярске в прошлом году в программу вступил один из лучших горнолыжных комплексов России в зимний период, а летом и в межсезонье — территория активного отдыха и развлечений — парк «Бобровый лог».

«Теперь члены профсоюза, причем не только красноярцы, но и гости города, любители горных лыж и сноуборда, могут приобретать абонементы со скидкой, — отмечает ведущий специалист Дорпрофжел на КрЖД Евгений Богданов, — а также экономить на прогулочных подъемах на канатке или попробовать прокатиться на родельбане — аттракционе, который сочетает в себе бобслей и американские горки. А для любителей летнего активного отдыха в списке наших партнеров появился прокат сапбордов».

«Программа лояльности успешно работает, становится более удобной для пользователей, — добавляет председатель первички Свердловского общего центра обслуживания Ольга Косова, — для работников Свердловской железной дороги скидки предоставляются в более чем 800 торгово-сервисных предприятиях: это и федеральные сети, и магазины «у дома», в небольших городах и станциях. Теперь для получения скидок и преференций не обязательно всегда иметь с собой карту профсоюзного билета, достаточно быть зарегистрированным в личном кабинете члена профсоюза».

Ведущему специалисту Московско-Курского регионального подразделения Дорпрофжел на МЖД Наталье Квариани программа лояльности помогла исполнить давнюю мечту.

«Речной круиз — это особый мир, — уверена она. — Мы с мамой обожаем этот вид отдыха, но всегда считали его роскошью. До прошлого года. Оказалось, что быть членом профсоюза — это не только о социальной защищенности на работе, но и о ярких возможностях за ее пределами.

В прошлом году у РОСПРОФЖЕЛ действовал специальный договор по программе лояльности с одним из крупнейших круизных операторов России – компанией «Водоход». И условия были более чем привлекательными: скидки на речные круизы доходили до 30%!

Для нас это стало настоящим открытием. Вместо того чтобы просто мечтать о новом путешествии, мы сели изучать маршруты. Выбор пал на комфортабельный четырехпалубный теплоход «Мустай Карим» и классический маршрут Москва — Углич — Ярославль — Мышкин — Москва. Идеальный вариант, чтобы закрыть судоходный сезон в золотых красках осени».

> **Профсоюз продолжает совершенствовать сайт программы лояльности. Все изменения направлены на повышение удобства и скорости поиска нужных предложений.**

Профсоюз продолжает совершенствовать сайт программы лояльности: вносятся изменения в дизайн и структуру сайта, внедряется интеллектуальный поиск. Планируется, что уже в этом году у членов профсоюза появится возможность создавать персональный раздел «Избранное». Все временные спецпредложения будут собраны в отдельном разделе «Спецпредложения». Все эти изменения направлены на повышение удобства и скорости поиска нужных предложений.

Сергей Черешнев,
корр. «Сигнала»,
Анастасия Дьяченко,
Олег Гельвиг,
Ирина Токарева,
Павел Мирошников,
Елена Половинская,
Дорпрофжел на ВСЖД,
ОЖД, СвЖД, МЖД,
КрЖД

Жизнь и здоровье под охраной

Техника

Время обновлять состав

Тимофей Жуков,
корр. «Сигнала»

Фото ППО Новосибирского метрополитена

Новосибирский метрополитен получил новые поезда «Ермак», которые отличаются повышенным уровнем комфорта не только для пассажиров, но и для машинистов.

Моторвагонный состав специально для Новосибирска разработало АО «Метровагонмаш». Заказчику передали пять 5-вагонных электропоездов модели типа 81-725.3/726.3/727.3.

Первый электропоезд вышел на линию в октябре 2025 года. Завершающие два состава метрополитен получил в середине января. «Новые поезда «расквартированы» в электродепо Ельцовское. Оно единственное в Сибири проводит не только текущий, но и капитальный ремонт моторвагонного подвижного состава, — рассказала «Сигналу» председатель ППО Новосибирского метрополитена Людмила Гуляева. — После прохождения технических и юридических процедур оба состава выйдут на линию».

По словам заместителя начальника депо Ельцовское по эксплуатации Леонида Бачурина, на «Ермаке» улучшенные ходовые и тяговые тормозные характеристики. Это обеспечивается пневмоподвеской, сцепным устройством, асинхронным тяговым приводом. Комфортные условия и для машинистов.

«Управление электропоездом с асинхронным тяговым приводом намного удобнее и проще, — уточнил Леонид Бачурин. — Также отмечу более комфортную просторную кабину по сравнению с прежней. Это дает куда больше пространства для работы и позволяет сделать труд гораздо комфортнее. В новой кабине машиниста установлена система климат-контроля и эргономичное кресло с большим количеством подстроек».

В зеркала заднего вида встроены дополнительные камеры видеонаблюдения. Ими оснащены и вагоны состава, в феврале поезда подключат к системе аппаратно-программного комплекса «Безопасный город».

«В случае возникновения каких-нибудь неполадок машинисту помогает бортовой компьютер, — пояснил Леонид Бачурин. — На дисплей управления выводится множество параметров, по которым он контролирует техническое состояние подвижного состава. И в большинстве случаев может устранить возникшие неполадки, не выходя из кабины. Кстати, интерактивная панель транслирует все, что происходит в вагонах».

> **На «Ермаке» улучшенные ходовые и тяговые тормозные характеристики. Это обеспечивается пневмоподвеской, сцепным устройством, асинхронным тяговым приводом. Комфортные условия и для машинистов.**

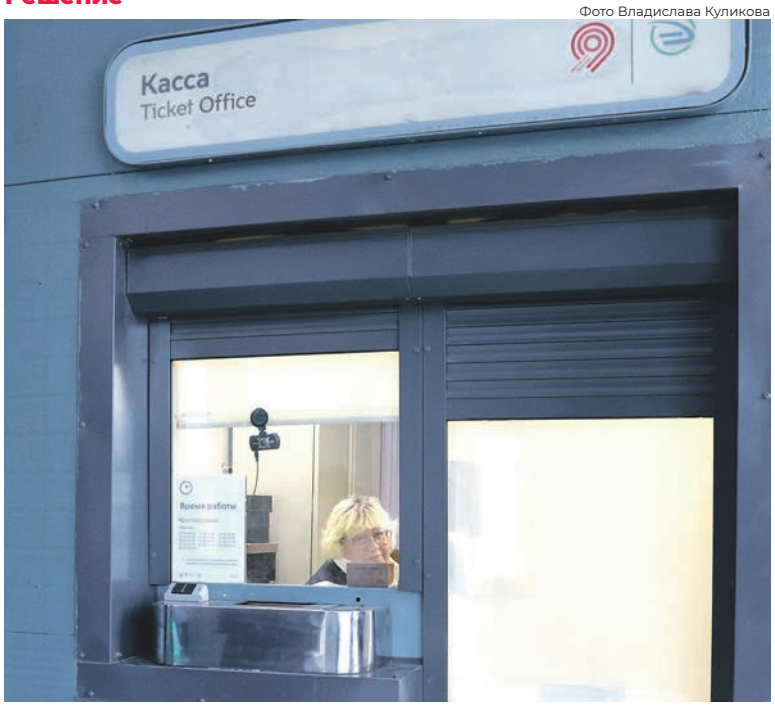
Новые составы имеют широкие дверные проемы — 1400 мм вместо 1208 мм у старых моделей. В поезде устойчивое к загрязнениям напольное покрытие с защитой от скольжения, пассажирские сиденья, разработанные с учетом анатомии, защитные экраны между сиденьями и входной зоной, USB-разъемы для зарядки гаджетов. Установлена сплит-система с обеззараживанием и очисткой воздуха. Для маломобильных пассажиров оборудовано место, оснащенное кнопкой для связи с машинистом.

Как пояснила Людмила Гуляева, весь подвижной состав Новосибирского метрополитена до прибытия новых поездов составлял 104 вагона. Почти половина из них — образца 1985 года выпуска. «Несмотря на то, что метрополитену города уже 40 лет, техническое оборудование выглядит современно, — пояснила председатель первички. — Причина — регулярная модернизация. Сотрудники предприятия тщательно следят за его состоянием и поддерживают на должном уровне».

Предприятие работает круглосуточно. Благодаря усилиям профсоюзной организации в электродепо созданы хорошие условия для работы и отдыха сотрудников. В полноформатном режиме работает спортзал и сауна. В идеальном состоянии — комнаты отдыха локомотивных бригад.

Решение

Фото Владислава Куликова



Кассиры довольны решением проблемы. Теперь им не слышно гула оборудования

Без головной боли

Павел Мирошников,
Дорпрофжел на МЖД,
Москва

Первичка АО «Центральная пригородная пассажирская компания» помогла решить проблему шума в кассах остановочных пунктов Гражданская и Красный Балтиец.

С жалобой на ухудшение условий труда к председателю первички обратились работники кассовых помещений остановочных пунктов Гражданская и Красный Балтиец. Причиной стало размещение серверов, обеспечивающих работу информационных табло на платформах, непосредственно в рабочих зонах кассиров. Постоянный гул оборудования негативно влиял на их самочувствие, вызывая головную боль и ухудшая эмоциональное состояние.

«Мы ежедневно сталкивались с неприятным шумом прямо над нашими рабочими местами. Это мешало нормально выполнять обязанности и приводило к повышенной утомляемости», — вспоминает кассир Ольга Константинова.

Как рассказал технический инспектор труда ППО АО «Центральная ППК» Вячеслав Калашников, председатель ППО Ирина Будеева инициировала встречи и консультации по данному вопросу с работодателем, который изначально ссылался на технические трудности переноса серверов. Однако благодаря настойчивым требованиям и аргументированным доводам представителей профсоюза, ситуация разрешилась в пользу работников — оборудование вывели из рабочих зон кассиров.

«Теперь мы спокойно работаем. Но без поддержки нашего профсоюза проблема осталась бы нерешенной», — отметила технолог участка и профгрупорг Ирина Каракчиева.

По мнению Вячеслава Калашникова, этот пример наглядно показывает эффективность объединения работников и своевременного реагирования профсоюзной организации на возникающие проблемы.

Техническая инспекция труда строго следит за выполнением требований охраны и условий труда, безопасности производственного процесса. О том, как это происходит, тема сегодняшнего номера.

Интервью

Дорога комфорта

Благодаря системным усилиям профсоюза, работодателя и уполномоченных по охране труда с каждым годом улучшаются условия труда и быта работников полигона Дальневосточной железной дороги. Об этом «Сигнал» побеседовал с заместителем председателя Дорпрофжел на ДВЖД — главным техническим инспектором труда Владимиром Ковтуном.

— Владимир Александрович, насколько комфортнее стали условия труда дальневосточных железнодорожников за минувший год?

— В прошлом году техническая инспекция труда провела 219 проверок состояния условий и охраны труда, в ходе которых выявила 1708 нарушений. Практически все из них устранены.

Приведу небольшую часть примеров улучшения условий труда и приведения санитарно-бытовых условий в соответствие, которых удалось достигнуть. В здании административно-бытового комплекса путевой машинной станции № 249 обустроена комната приема пищи. Заменили мебель в комнате приема пищи монтерского пункта на станции Олекма Тындинской дистанции электроснабжения, восстановили освещение в производственных помещениях на станции Юктали, отремонтирована табельная на станции Золотинка Тындинской дистанции инженерных сооружений.

В результате профсоюзного контроля в подразделении Юктalинской дистанции пути отремонтированы душевая и комнаты приема пищи, а в Верхнезейской дистанции пути — пол в помещении участка диагностики.

По инициативе профсоюза и при содействии руководства Хабаровского территориального управления Дальневосточной железной дороги решена проблема санитарно-бытовых условий в табельной Пятой Хабаровской дистанции пути на станции Ин. Обеспечено водоснабжение и водоотведение, установлено шамбо.

Фото Дорпрофжел на ДВЖД

После поездки локомотивные бригады ждет отдых в бригадных домах, санитарно-бытовые условия в которых должны быть комфортными

— А дома отдыха локомотивных бригад тоже под особым контролем?

— Санитарно-бытовым условиям в домах и комнатах отдыха локомотивных бригад уделяем пристальное внимание. И это постепенно приносит хорошие результаты. Например, в доме отдыха на станции Хабаровск-2 отсутствовало резервное горячее водоснабжение, что создавало определенный дискомфорт. После неоднократных предписаний технической инспекции работодатель установил резервный источник горячей воды. Фактически профсоюз добился решения проблемы, которая долго не устранялась.

Улучшены условия для проживания и отдыха машинистов и помощников в эксплуатационном локомотивном депо Облучье. Работодатель совместно с балансодержателем дополнительно к имеющимся комнатам в основном доме отдыха отремонтировал шесть комнат для проживания, две санитарно-бытовые комнаты и комнату приема пищи. Новые обустроенные помещения позволят размещать локомотивщиков в период летне-путевых работ и технологических «окон».

На контроле технической инспекции находятся и посты безопасности переездов. Так, на станции Гродеково капитально отремонтировано помещение дежурной по переезду 96 км, работников обеспечили комфортными санитарно-бытовыми условиями: подведена питьевая вода, установлены новые шкафы для переодевания и мебель, кондиционер.

— Какие принципы работы технической инспекции помогают добиваться позитивных результатов?

— Активная и последовательная работа техинспекции позволяет быстро реагировать на нарушения и реально защищать права работников.

Особая роль отводится конструктивному взаимодействию профсоюза с работодателем. В рамках социального партнерства организован процесс оперативного информирования руководства железной дороги по материалам проверочной деятельности технической инспекции труда Дорпрофжел и мониторинга устранения ранее выявленных нарушений, а также нарушений системного характера. В результате формируется рабочая среда, где выявленные замечания в кратчайшие сроки устраняются.

Не будем забывать и об общественном контроле как механизме профилактики нарушений требований охраны труда, давно доказавшем свою эффективность. На Дальневосточной магистрали трудятся более 900 уполномоченных по охране труда, которые в прошлом году провели 3700 проверок, выявив более 5000 разноплановых нарушений.

— Как оцениваете перспективу дальнейшего взаимодействия профсоюза и работодателя?

— Руководством Дальневосточной железной дороги, структурных подразделений и организаций всех форм собственности, не входящих в ОАО «РЖД», при активной поддержке профактива уже многое сделано в этих направлениях. Но впереди нас всех ждет большая работа по дальнейшему улучшению условий труда, которая потребует повышенной вовлеченности работодателя. Ведь только совместно мы можем реализовать нашу общую задачу — сохранить жизнь и здоровье людей путем создания комфортных и безопасных условий труда и снижения негативного влияния факторов производственной среды.

Беседовала
Наталья Охотная

Технологии

Безопасность под ногами

Анастасия Дьяченко,
Дорпрофжел на ВСЖД
Иркутск

На станции Иркутск-Сортировочный Восточно-Сибирской железной дороги смонтировали решетчатые настилы на маршруте прохода в зоне роспуска вагонов. Проект, ставший пилотным для полигона ВСЖД, направлен на повышение уровня охраны труда работников.

Решетчатый оцинкованный настил — важный элемент железнодорожной инфраструктуры. Его основная задача — обеспечить безопасные и удобные условия работы составителей поездов, особенно в неблагоприятную погоду.

Настил изготовлен из высокопрочной стали с оцинкованным покрытием, что обеспечивает устойчивость к коррозии и воздействию агрессивной среды. Особенность конструкции — противоскользящие зубья, которые значительно снижают риск падений во время дождя, снегопада и гололеда. Ячеистая структура настила обеспечивает естественную вентиляцию и эффективный водоотвод, а высокая несущая способность гарантирует надежность в процессе эксплуатации.

Срок службы настила составляет до 25 лет без необходимости спецобслуживания. Удобство эксплуатации обеспечивается модульным принципом — при необходимости можно заменить отдельный фрагмент без демонтажа всей конструкции. Крепление выполняется болтами и специальными элементами, без сварки.

«Системно следим за состоянием проходов и условиями охраны труда, поэтому этот проект находился под постоянным контролем. Я дважды выезжал на станцию во время монтажа и в течение двух месяцев общался с составителями поездов, собирая первые отзывы по эксплуатации настилов», — отмечает технический инспектор труда Дорпрофжел на ВСЖД Андрей Серов.

По его словам, один из очевидных плюсов нововведения — отпала необходимость сдувать снег специальным шлангом. Раньше на этих проходах скапливался плотный снежный наст, и его уборка занимала много времени. Теперь за счет решетчатой конструкции снег проваливается вниз, что существенно экономит время и силы работников.

В этом году регион столкнулся с серьезными снегопадами, однако даже при большом количестве осадков настил не забивался — снег сходил сам.

«Еще есть отдельные вопросы, замечания по эксплуатации: покрытие новое, к нему нужно привыкнуть. Но в целом впечатление положительное, — говорит Андрей Серов. — Чтобы рекомендовать такие настилы к использованию на других станциях, нужно продолжить наблюдение, в том числе в период переходной погоды. Ближе к весне можно будет уже с уверенностью делать выводы и давать практические рекомендации».

Техническая инспекция труда продолжит мониторинг эксплуатации настилов и сбор мнений работников, задействованных в роспуске вагонов. Такая обратная связь позволит оценивать эффективность решений в реальных условиях производства.

Фото Дорпрофжел на ВСЖД

На новом покрытии установлены противоскользящие зубья, которые снижают риск падений во время дождя, снегопада и гололеда

Профессия

Шестое чувство дефектоскописта

Евгения Корнева,
внеш. корр. «Сигнала»

Дефектоскопист сервисного локомотивного депо Вологда компании «ЛокоТех-Сервис» Татьяна Самсонова в смену проверяет порядка 130-200 деталей локомотивов, в год — 25 тыс., а за все 20 лет стажа на ее счету значится уже полмиллиона продиагностированных элементов и узлов.

Ежегодно депо Вологда производит ремонт в объеме ТР-1, ТР-2, ТР-3 более 1700 секций локомотивов разных серий. Соответственно, каждый из них проходит проверку специалистом неразрушающего контроля. На предприятии работают пять дефектоскопистов: проверяют рамы кузова, якоря двигателей, колесные пары — до и после обточки, мелкие детали, вспомогательное оборудование. Один из таких специалистов — Татьяна Самсонова.

Диагностика начинается с тщательного визуального осмотра. С помощью оптических приборов дефектоскопист выявляет поверхностные неисправности — трещины, коррозии, нарушение геометрии. Но все дефекты визуально обнаружить невозможно — для подтверждения или исключения предполагаемого брака Татьяна Самсонова применяет ультразвуковой, магнитопорошковый или вихретоковый методы неразрушающего контроля.

Выбор метода зависит от вида и расположения подразумеваемого дефекта, степени возможности разборки исследуемого узла. Если детали необходимо зачистить, переместить или разобрать, дефектоскопист обращается за помощью к коллегам — слесарям по ремонту подвижного состава. Какие-то обнаруженные неисправности можно исключить силами депо, тогда после ремонта элемент вновь возвращается на контроль. В брак уходит порядка 3% всех диагностируемых элементов и узлов.

«Для каждого вида деталей есть свои нормы, инструкции и ГОСТы. Профессия требует высокого уровня знаний и постоянного профессионального развития. Дефектоскопист должен видеть деталь насквозь — это наше шестое чувство», — отмечает Татьяна.

Профмастерство специалисты неразрушающего контроля оттачивают не только во время работы, но и на регулярных курсах повышения квалификации. Раз в три года они подтверждают сертификат соответствия по каждому методу контроля. Благодаря учебным командировкам Татьяна Самсонова побывала в Москве, Новосибирске и Екатеринбурге, пообщалась с коллегами со всей России и из Казахстана. Ее привлекает интеллектуальный характер работы, возможность общаться с разными людьми и непрерывно повышать уровень знаний. А еще Татьяне очень нравится коллектив, с которым ее связывает не только общее дело, но и семейная история.

Фото Евгении Корневой

«Я пришла в депо в 1995 году, сначала трудилась экипировщиком, потом аккумуляторщиком. Здесь слесарем работал мой отец, машинистом — брат. На работе познакомилась и с будущим супругом. Так что депо давно стало для меня вторым домом, местом силы и вдохновения», — поделилась Татьяна.

Увлечение

На высоте 5895 метров

Анастасия Дьяченко,
Дорпрофжел на ВСЖД
Иркутск

Поездной электромеханик Восточно-Сибирского филиала АО «Федеральная пассажирская компания» Руслан Ушаков совершил восхождение на Килиманджаро — высочайшую точку Африки. На высоте 5895 метров над уровнем моря он развернул флаг РОСПРОФЖЕЛ.

Фото: https://t.me/profcom_vsib

История его увлечения началась в 2017–2018 годах. Тогда Руслан впервые побывал на скальнике Витязь под Иркутском, на Олхинском плато. Поход произвел сильное впечатление. Затем были первые выходы в горы, попытка подняться на Пик Любви. Тот подъем оказался неудачным — не позволило физическое состояние. Но именно этот опыт стал точкой, после которой Руслан начал готовиться к восхождениям серьезно.

Он постепенно стал ходить в горы Восточных Саян — сначала однодневные маршруты, затем более длительные — с палатками. За несколько лет география расширилась: появились Баргузинские хребты, новые маршруты и высоты. Горы стали не разовым увлечением, а частью жизни.

Интерес к «пятитысячникам» возник логично. Первым стал Эльбрус. В 2021 году Руслан отправился туда с друзьями и в составе организованной группы, с гидами. Однако восхождение не удалось: тяжелая погода, серьезная авария, гибель людей. Эта ситуация могла бы поставить точку, но не стала ею. Через три года Руслан вернулся и успешно поднялся на вершину.

К Килиманджаро поездной электромеханик готовился с учетом ее особенностей. Гора находится за экватором, климат и условия отличаются, при этом высота больше, чем у Эльбруса. Руслан отмечает, что Эльбрус при меньшей высоте сложнее морально и суровее по условиям, однако риск не дойти до вершины есть всегда. Перелет через полмира и возможность вернуться ни с чем — серьезное психологическое испытание, к которому тоже нужно быть готовым.

Физическая подготовка для Руслана — постоянный процесс. Он тренируется дома, на работе, в поездках. График работы позволяет это совмещать, за что он отдельно благодарен. Подготовка включает и организационную часть: подбор снаряжения, мониторинг билетов, контроль расходов, чтобы поездка не стала чрезмерно дорогой. Осенью Руслан сдал анализы, чтобы быть уверенным в состоянии здоровья.

Сама подготовка к Килиманджаро заняла не так много времени, однако самым сложным оказалось принять окончательное решение. В какой-то момент Руслан даже отказывался от тура, но затем все же решился.

Для восхождения он выбрал один из самых длинных и насыщенных маршрутов — около 48 км, продолжительность — шесть — восемь дней. Он проходит через все природные пояса Национального парка Килиманджаро и оставляет яркое впечатление.

Серьезных трудностей во время восхождения не возникло. Холод был умеренным — за последние годы вершина заметно растаяла. Были усталость, короткие моменты напряжения, небольшая головная боль и легкие головокружения на высоте, но все это не представляло опасности и не стало причиной для разворота.

К вершине у Руслана отношение особое. По его словам, пока путь не пройден, радоваться рано. Даже если до цели остаются считанные метры, расслабляться нельзя. В горах может случиться все что угодно. Ведь бывали ситуации, когда приходилось разворачиваться буквально в десяти метрах от вершины.

«Настоящие эмоции приходят в последние метры. Когда понимаешь, что вершина уже рядом, накрывает волна чувств. Радость, слезы, ощущение счастья, — говорит Руслан. — Первым делом я делюсь моментом с близкими — отправляю видео детям, жене, маме. А уже потом приходит эйфория и осознание того, что ты стоишь у вершины, у стелы Килиманджаро, и перед тобой открывается вид, ради которого стоило пройти весь путь. Это чувство сложно описать словами. Его нужно прожить самому».

Флаг РОСПРОФЖЕЛ Руслан берет с собой не впервые. Он поднимал его и на Эльбрус, и на Арарат. Для него это и дополнительная мотивация дойти до конца, и моральная поддержка. На Килиманджаро флаг снова оказался на вершине как знак пройденного пути и связи с родной землей и коллективом.

Кстати, о его восхождении коллеги узнали из телеграм-канала первичной профсоюзной организации Восточно-Сибирского филиала АО «ФПК».

Руслан уверен: мечтать о вершинах мало, важно просто начать идти. Своим увлечением он делится с коллегами и вдохновляет их на перемены. Один из них долго ходил по Саянам и не решался на серьезное восхождение, пока не попробовал себя на Эльбрусе — во многом благодаря поддержке Руслана.

Похожим образом он мотивировал и других коллег: просто советовал не откладывать жизнь на потом, больше путешествовать и открывать для себя новые места.

Руслан уверен, что не нужно ждать особого момента. «Вершины у каждого свои, и открыть их может любой, если решится сделать первый шаг», — уверен он.

Здоровье

Зимний заплыв

Вадим Кожуховский,
Дорпрофжел на КбшЖД
Самара

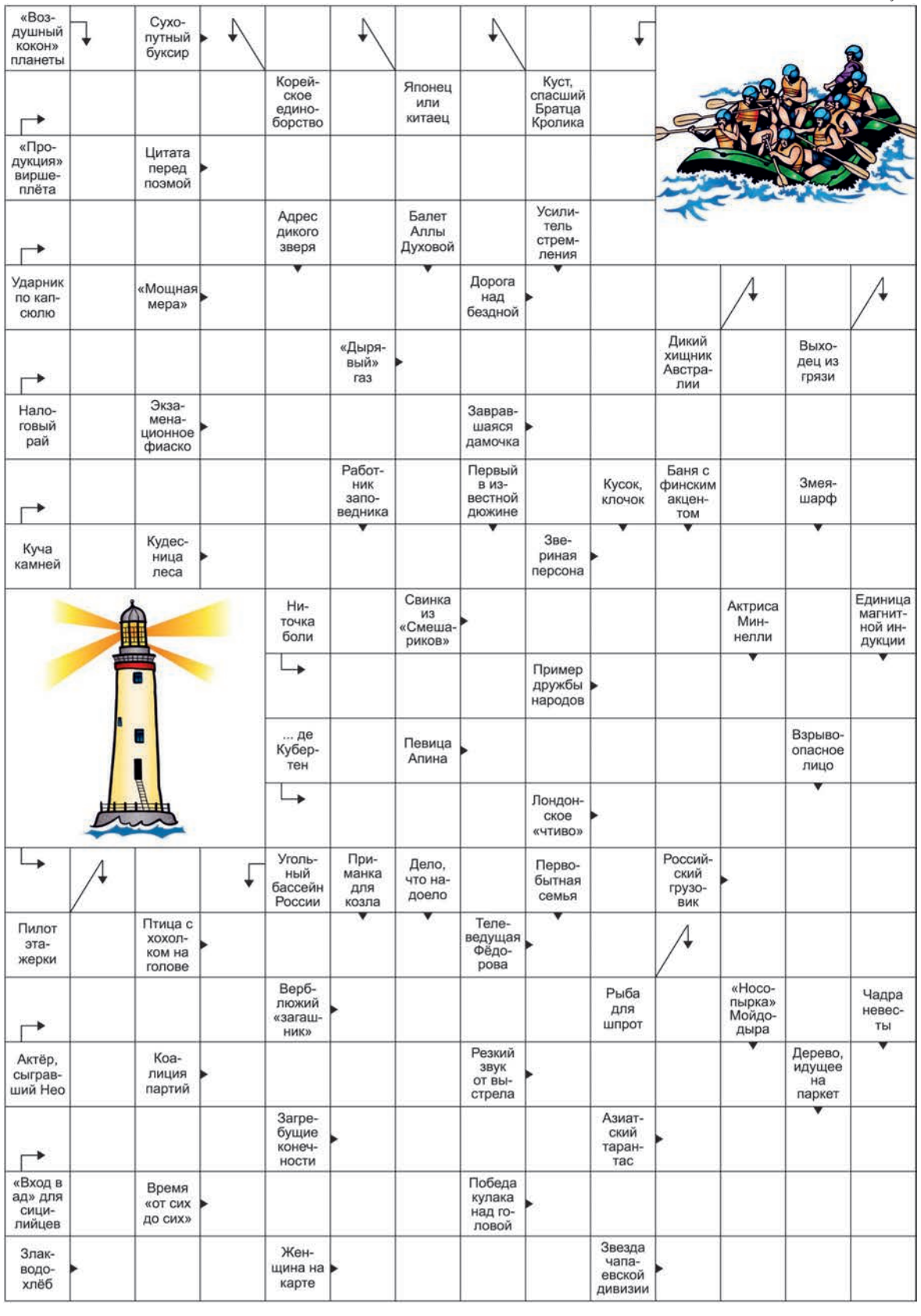
Очередной сезон моржевания открыла группа профсоюзных активистов Башкирского филиала Дорпрофжел на КбшЖД.

Фото Дорпрофжел на КбшЖД

Уфимский клуб закаливания и зимнего плавания «Белые куницы» оборудовал для моржей 25-метровый бассейн на озере Солдатское в парке имени Якутова. Сюда и проторили дорожку профгрупорги Ильсур Даутов, Евгений Доронин и Светлана Ефимова, а также член профкома Евгений Жариков.

«Приобщился к моржеванию три года назад. С тех пор плаваю в зимней воде раз в неделю. Эта процедура повышает иммунитет и поднимает настроение», — рассказал Ильсур Даутов.

Составил Алексей Пискунов



Ответы на сканворд, опубликованный в № 03

По горизонтали: Маркс. Тягло. Указ. Ноготки. Посол. Альбом. Витебск. Гарем. Сатурн. Спинка. Вол. Птаха. Невод. Нрав. Вест. Пепел. Луидор. Иваново. Джон. Зонд. Глаголь. Тире. Карты. Антилопа. Состав. Замена. Чарли. Эрот. Кираса.

По вертикали: Микрорайон. Разновес. Стог. Жгут. Копилка. Олимп. Океан. Касса. Блуза. Манка. Издержки. Контингент. Легионер. Папаха. Твен. Хлев. Овод. Глазок. Поло. Лось. Гул. Ляп. Тысяча. Распря. Тазик. Ива. Опера. Агата. Мэр. Нос.

История

По пути к Тихому океану

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

На главном ходе Транссибирской магистрали, между Владивостоком и Дальнереченском, находится станция Свиягино. Она получила имя в честь потомственного инженера-путейца, выпускника Петербургского института инженеров путей сообщения Николая Свиягина, под руководством которого русские железнодорожники проложили путь к Тихому океану.

Потомственный дворянин, Николай Свиягин не принадлежал к числу беззаботных помещиков, что жили на доходы от имения. Когда во времена Николая I в России начали строить первую чугунку, многие дворяне присоединились к этому великому делу и сыновьям своим стремились дать инженерное образование, в том числе в Институте Корпуса инженеров путей сообщения (ныне Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I), основанном в начале XIX века. Учился там и Николай Свиягин. Его профессиональное становление пришлось на эпоху императора Александра III, при котором в 1893 году началось строительство Транссибирской железной дороги — «Великого сибирского пути». Министром финансов был тогда Сергей Витте, которому удалось осуществить мегапроект — строительство железнодорожного пути от Челябинска до Владивостока. Кстати, именно ему, Сергею Юльевичу, принадлежала идея большого железнодорожного пути на Дальнем Востоке, известного как КВЖД (Китайско-Восточная железная дорога).

Витте видел в Николае Свиягине единомышленника, считал молодого инженера одним из лучших специалистов. Не случайно именно Свиягин возглавил группу русских инженеров и геологов, отправленных в Маньчжурию выбирать маршрут для будущей железной дороги. Записи, которые инженер-путеец делал во время той экспедиции, представляли собой художественно оформленные очерки, дававшие полное представление обо всем увиденном.

По результатам экспедиции Свиягин представил предложение о строительстве северного маршрута. Его принял сначала Витте, затем — император Александр III. В 1893 году началось строительство Уссурийской железной дороги и КВЖД. Стратегическое руководство этим уникальным проектом, осуществление которого открывало России выход к Тихому океану, лежало на плечах Свиягина.

В 1903 году движение на КВЖД было открыто, а русские железнодорожники начали обустройство ее неофициальной столицы — Харбина, где появились паровозные мастерские, депо, а также дома и гостиницы для железнодорожников.

Вернувшись из дальневосточных командировок в Санкт-Петербург, Свиягин служил в министерстве финансов, курируя железнодорожное строительство, а когда началась Первая мировая война, в его компетенцию вошло и руководство ремонтными работами прифронтовых путей.

После Октябрьского переворота 1917 года Николай Свиягин жил на даче в Крыму, а когда она была национализирована, в 1920 году вместе с семьей уехал за границу. Сначала — в Дубровник (Хорватия), а потом — в Харбин, где в то время был крупный центр русской эмиграции. Своим опытом инженера-путейца Николай Сергеевич щедро делился, консультируя коллег на КВЖД, которую знал «до последней шпалы». Занимался Свиягин и благотворительностью — пытался организовать нечто вроде профсоюза, который помогал бы семьям инженеров путей сообщения, оставшимся без кормильца. Однако этому сбыться не довелось. В 1924 году Николай Сергеевич умер и был похоронен на русском кладбище в Харбине.

В этом году ему исполнилось бы 170 лет. И мы с благодарностью вспоминаем об этом талантливом инженере-путейце, посвятившем свою жизнь строительству железной дороги к Тихому океану.

Фото из личного архива Ирины Павловой

Инженеры-строители на ст. Свиягино. Третий справа Н.С. Свиягин. Сегодня эта фотография хранится в Краеведческом музее в Спасске-Дальнем

Команда эксплуатационного локомотивного депо Уфа «Стальные Крылья» КбшЖД стала обладателем VI открытого Кубка по хоккею с шайбой «Студеный лед» на призы профсоюзной организации предприятия

Необычным спортивным матчем по брумболу отметили профессиональный праздник — День эсцэбиста работники сферы железнодорожной автоматики и телемеханики Смоленского региона МЖД

Алтайское структурное подразделение Дорпрофжел на ЗСЖД организовало для членов профсоюза традиционную «Семейную субботу с РОСПРОФЖЕЛ»

Активисты станции Находка-Восточная ДВЖД организовали акцию «Профсоюзный витамин»

В памятную дату Сталинградской битвы работники и ветераны Буинского участка Горьковской магистрали почтили память участников Великой Отечественной войны

В деревне Шуезеро состоялись ежегодные соревнования по «рыбатлону». Среди участников — представители Кемского и Беломорского железнодорожных узлов Октябрьской магистрали

Сигнал

Зарегистрирована Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационное свидетельство № 012726.
Учредитель: Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (**РОСПРОФЖЕЛ**)

Заместитель главного редактора: М. Волкова
Ответственный секретарь: С. Захарова
Ведущий дизайнер: С. Протасова

ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.

Адрес: 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д. 24
Телефон: (499) 262-17-66

Интернет: http://rosprofzhel.ru
E-mail: volkovamn@rpzt.ru
zaharovasp@rpzt.ru
E-mail: volkovamn@ckrpgt.org.rzd

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.

Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда»
125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, д. 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
http://www.redstarph.ru; E-mail: kr_zvezda@mail.ru
При перепечатке ссылка на «СИГНАЛ» обязательна.
Выходит 48 номеров в год. Общий тираж: 35 152 экз.
Номер подписан: **03.02.2026**. Номер заказа: