



СИГНАЛ

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 29 (1101)
25–31 АВГУСТА
2022 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

СТРАХОВАНИЕ

Миллион за списание



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Чем моложе человек, тем меньше ежемесячный страховой взнос

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Железнодорожники, застрахованные от потери профессиональной пригодности по программе «Профессиональная защита», при наступлении страхового случая теперь могут получить 1 миллион рублей.

«Страховая сумма увеличилась на четверть миллиона. Такое решение по инициативе работников в связи с подорожанием жизни и индексацией зарплат принял наш партнер — страховая компания «СН Согаз-Жизнь», — рассказывает генеральный директор ООО «Дорпрофзащита» Татьяна Канурина. — «Профсоюзная страховка» защищает от потери заработка и помогает приспособиться к новым жизненным обстоятельствам: оплатить кредит, пройти переобучение».

Напомним, что созданная по инициативе РОСПРОФЖЕЛ программа «Профессиональная защи-

та» рассчитана на работников профессий, связанных с движением поездов и проходящих обязательные предварительные и периодические медосмотры. Партнер профсоюза — ООО «Дорпрофзащита» сегодня страхует железнодорожников через компании «СН Согаз-Жизнь» и «Капитал Лайф» страхование жизни».

Работник может застраховаться на любую сумму от 100 тыс. руб. с шагом в 50 тыс. руб. Сумма ежемесячного страхового взноса зависит от возраста железнодорожника, наличия заболеваний и травм, занятий травмоопасными видами спорта и вредных привычек.

В зависимости от страховой суммы будет рассчитываться и так называемая премия за здоровый образ жизни в случае, если работник доработает до пенсии без проблем со здоровьем, которые могут привести к списанию.

Страховать лучше всего, пока человек молод и здоров. В этом случае ежемесячный взнос будет не-

обременительным, ведь до 40 лет далеко не у всех возникают хронические заболевания. А далее, как правило, все с «болячками», и потому к базовым тарифам применяется повышающий коэффициент и страховка дорожает.

Те, кто уже застрахован, но желает увеличить размер страховки, могут заключить второй договор на разницу в пределах указанной суммы. И им, и новичкам для заключения договора нужно обратиться к председателю первичной профсоюзной организации предприятия или к специалисту «Дорпрофзащиты».

«Каждый год на полигоне железных дорог сотни квалифицированных машинистов и помощников признаются медкомиссиями не годными к работе по профессии. Подавляющее большинство из них не предполагали, что подобное может с ними произойти. Особенно молодежь. Однако в последние пару лет обозначилась негативная тенденция: под списание по медицинским показаниям преимуществен-

но попадают работники в возрасте от 30 до 40 лет. Встречаются, к сожалению, и трагические случаи», — говорит Татьяна Канурина.

Примеры есть. В апреле в рабочее время почувствовал сильное недомогание помощник машиниста электропоезда моторвагонного депо Александров Максим Авдеев. Машинист вызвал скорую, однако реанимационные действия ни к чему не привели, молодой человек умер. Ему было всего 29 лет. В мае 37-летний замначальника Сегенской дистанции пути Александр Муратов прямо на перегоне потерял сознание и вследствие наезда поезда был тяжело травмирован, в результате чего ему ампутировали стопу.

Застрахованные железнодорожники в подобных случаях получают полную страховую сумму. В случае трагического исхода деньги получает семья погибшего или тот человек, которого он указал как выгодоприобретателя.

Окончание на 3 стр.

СОТРУДНИЧЕСТВО

Специальные условия

СВЕТЛАНА ИВАНОВА,
внеш. корр. «Сигнала»

РОСПРОФЖЕЛ и банк ВТБ договорились о сотрудничестве для развития специальных программ, которые позволят железнодорожникам — членам профсоюза получать специальные условия в режиме одного окна.

Профсоюз на протяжении всей своей истории старается развивать новые механизмы социальной поддержки своих членов. Содействие в решении жилищного вопроса — важнейший ее инструмент.

Напомним, что с 2006 года в ОАО «РЖД» и ряде других компаний железнодорожного транспорта реализуется программа корпоративной ипотеки, в рамках которой работодатель субсидирует часть процентной ставки по ипотечному кредиту.

В компании «РЖД» с учетом корпоративной поддержки кредитная нагрузка составляет 4,5% для сотрудников со стажем и 2% — для молодых специалистов.

В рамках специальной программы корпоративной поддержки в банке ВТБ (ПАО) доступна ставка 9,8%, а с 18 июля установлен нулевой первоначальный взнос на приобретение готового и строящегося жилья для категории «молодых специалистов».

«Поскольку программа корпоративной поддержки доступна не каждому работнику (субсидирующими организациями определен перечень участников, условий и требований), с апреля 2020 года запущена еще одна льготная программа кредитования для железнодорожников — «Корпоративный клиент ВТБ. Ипотечное и автокредитование». Ею уже воспользовались более 10 тыс. работников ОАО «РЖД», и наша задача, чтобы каждый железнодорожник узнал о доступных ему льготах и преференциях», — отметил председатель профсоюза Сергей Черногаев.

Как рассказала руководитель дирекции по работе с корпоративными компаниями банка ВТБ Ксения Черкес, поскольку значимым фактором при принятии решения об ипотеке является не только процентная ставка по кредиту, но и дополнительные расходы при проведении сделки, для членов профсоюза была разработана программа «Корпоративный клиент ВТБ. Ипотечное и автокредитование».

Окончание на 2 стр.

МОТИВАЦИЯ

Больше бонусов

ОЛЬГА ПРЯМИЦИНА,
корр. «Сигнала»

Значимых достижений, за которые можно получить баллы бонусного пакета, стало больше. Компания «РЖД» расширила перечень свершений для зарабатывания баллов.

Теперь баллы можно получить также за участие в онлайн-проекте «Аксиома ответственности».

«Баллы победителям проекта начислят в этом году. Для этого участникам достаточно предоставить подтверждающие документы ответственным за реализацию бонусного пакета подразделения, у которых также можно узнать накопленное количество баллов в модуле «Бонусный пакет» в АИС Льготы, где они фиксируются на бонусном счету», — говорит начальник Департамен-

та социального развития ОАО «РЖД» Юлия Алексеева.

В зависимости от занятого в проекте «Аксиома ответственности» призового места и номинации можно заработать от 10 до 100 баллов.

Также по 100 баллов получают железнодорожники, застрахованные от потери профессиональной пригодности. Подтверждением для начисления баллов является справка об уплаченных страховых взносах.

В справочнике появились и другие новые подразделы, его корректировка связана с тем, что от филиалов и регионов поступают новые предложения учитывать те или иные достижения.

150 и 200 баллов соответственно полагаются за знаки «За безаварийный пробег на локомотиве 500 000 км», «За безаварийное проследование 500 000 вагонов» и «За безаварийный пробег на локо-



Баллы победителям проекта «Аксиома ответственности 2.0» начислят в этом году

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

мотиве 1 000 000 км» и «За безаварийное проследование 1 000 000 вагонов».

Добавлен раздел «Лучший в профессии». Железнодорожники, получившие такие звания, а также знаки «Почетный железнодорожник ОАО «РЖД» и за особый вклад в развитие ОАО «РЖД», имеют право на 150 баллов бонусного пакета.

Также в перечень добавлены разделы «Профессиональные сообщества» для участников проекта PRO-людей и «Жилищная политика» для участников конкурса «Дом специализи-

рованного жилищного фонда ОАО «РЖД». Достижения в этих областях «стоят» от 10 до 100 и от 10 до 300 баллов соответственно.

Как сообщили в Департаменте социального развития, справочник и далее будет меняться в зависимости от появления новых значимых достижений или утраты актуальности уже зафиксированных. Так, в ближайшем будущем планируется интегрировать бонусный счет с личным кабинетом сервисного портала компании. Это позволит автоматизировать

учет значимых достижений и начисление баллов за них.

Сейчас для подтверждения своего права на них работник должен предъявить ответственному специалисту документы (удостоверение, справку, приказ, диплом и так далее) на бумажном носителе или направить их через сервисный портал. Интеграция бонусного счета с личным кабинетом позволит не делать этого в части некоторых значимых достижений. Например, при получении званий «Почетный железнодорожник», «Лучший в профессии».

ДЕТАЛИ

Бонусный пакет — новинка колдоговора компании на 2020–2022 годы. С этого года он распространяется на всех железнодорожников. За определенные достижения работники накапливают баллы, которые можно обменять на корпоративные предложения. Среди них санаторно-курортное оздоровление и отдых, абонементы в спортивные секции, клубы и многое другое.

СОТРУДНИЧЕСТВО

Специальные условия

Окончание.
Начало на 1 стр.

С ее помощью члены профсоюза получают специальные условия и сервисы на каждом этапе приобретения жилья, экономят деньги за счет скидок, которые предоставляет банк в партнерстве с застройщиками, агентствами недвижимости, страховыми и оценочными компаниями, а также жилищной экосистемой «Метр квадратный». Членам профсоюза гарантирован индивидуальный подход: с каждым клиентом работает персональный менеджер банка.

В рамках программы «Корпоративный клиент ВТБ» доступны эксклюзивные предложения более чем от 550 партнеров банка по всей стране. А это более 230 предложений от застройщиков, 320 предложений от агентств недвижимости, скидки до 50% на популярные продукты от страховых компаний, скидки до 30% на услуги от экосистемы недвижимости «Метр квадратный».

Для получения скидки от партнера необходимо предоставить:

— билет члена профсоюза;

— сертификат участника программы «Корпоративный клиент ВТБ. Ипотечное и ав-

токредитование» (его можно скачать на сайте РОСПРОФЖЕЛ rosprofzhel.ru).



За первое полугодие 2022 года более одной тысячи работников ОАО «РЖД» стали участниками корпоративной программы, воспользовавшись одной или несколькими доступными для них скидками. Это половина всех работников, оформивших ипотеку в этот же период в ВТБ. Ипотечная ставка сейчас составляет от 9,9%.

В рамках программы «Корпоративный клиент ВТБ» членам профсоюза будут доступны также предложения по ипотеке с господдержкой на особых условиях.

С 1 июля банк ВТБ запустил собственную программу поддержки многодетных семей. Клиенты с тремя и более детьми, если хотя бы один из детей родился в период с 1 января 2018 по 31 декабря

2022 года, могут оформить ипотеку по ставке 3%. При этом хотя бы один из родителей должен получать зарплату на карту ВТБ.

При покупке квартиры в новостройке можно воспользоваться и спецпредложением по программе «Господдержка-2020». Ставка, по решению Президента РФ, снижена до 7%, а в банке установлена от 6,7% (с учетом дисконта за использование цифровых сервисов).

Работает и программа рефинансирования. «В июне перезапустили программу рефинансирования, ставка по которой составляет 9,9%. Семьи с детьми могут снизить ставку по программе господдержки до 6% (до 5% в Дальневосточном федеральном округе). Сделать условия ипотеки более выгодными может как клиент ВТБ, который оформил кредит в период более высоких ставок, так и клиент другого банка», — уточнила Ксения Черкес.

Для удобного просмотра предложений от партнеров программы, получения информации об актуальных условиях и последних новостях на рынке недвижимости, банк запустил закрытую интернет-страницу и телеграм-канал «Ипотека ВТБ. Корпоративный клуб».

Профсоюз в свою очередь

ПРОГРАММА «КОРПОРАТИВНЫЙ КЛИЕНТ ВТБ» — ЭТО:

- Выгодные условия по ипотеке и автокредитованию
- Дополнительные скидки от застройщиков и агентств недвижимости
- Скидки на ипотечное страхование от СК Согаз
- Лучшие условия от экосистемы недвижимости «Метр квадратный»
- Скидки на популярные страховые продукты от ведущих страховщиков

Специальные программы ипотечного кредитования:

Дальневосточная ипотека	от 1,7%	Для молодых семей и родителей (не состоящих в браке) до 35 лет.
Ипотека многодетным семьям	3,0%	Срок действия программы с 01.07.2022 по 31.12.2022. Программа для семей, у которых с 01.01.2018 по 31.12.2022 родился третий и более ребенок.
Ипотека с господдержкой для семей с детьми	от 5,7%	Программа для семей, имеющих первого и (или) последующих детей, рожденных в период с 01.01.2018 по 31.12.2022, либо в семье ребенок с категорией «ребенок-инвалид», рожденный не позднее 31.12.2022.
Ипотека с господдержкой на покупку новостройки	от 6,7%	Срок заключения кредитного договора до 31.12.2022. Первоначальный взнос от 15%. Ставка 6,7% применяется при использовании Цифровых сервисов.
Рефинансирование ипотеки	9,9%	Рефинансируемый кредит должен быть выдан с 1 марта по 25 июня 2022 года (при условии регистрации залога в пользу первоначального кредитора), в остальных случаях срок жизни кредита не менее 6 месяцев.

будет регулярно размещать актуальную информацию в акка-

унте «ВКонтакте», телеграм-канале РОСПРОФЖЕЛ.



САЙТ ВТБ

Программа «Корпоративный клиент» на сайте ВТБ



TELEGRAM

Ипотека ВТБ. Корпоративный клуб

СТРАХОВАНИЕ

Миллион за списание

Окончание.
Начало на 1 стр.

К счастью, подобное бывает не часто. А вот вердикт «не годен» не редкость.

Так, полученная после списания по страховке сумма выручила машиниста Николая Яковлева из эксплуатационного локомотивного депо Северобайкальск — он полностью закрыл кредит. В марте по состоянию здоровья списали машиниста эксплуатационного локомотивного депо Брянск-2 Александра Амеличина. Через три месяца он получил страховку и вложил ее в ремонт недавно приобретенной квартиры. Теперь жалеет, что застраховался всего на 300 тыс. руб.

А машинист эксплуатационного локомотивного депо Могоча Максим Якунин вложил деньги в приобретение дома. Он отмечает, что застраховался благодаря председателю

ППО Оксане Сенисовой, она же помогала собрать документы при наступлении страхового случая и всегда была на связи.

Как и в прошлом году, в этом наибольший интерес к программе проявили работники Восточно-Сибирской дороги, здесь застраховались 166 человек.

«Без инициативы первички ни одна социальная программа, в том числе и страховая, не сможет быть успешно реализована. По итогам прошлого года застраховалось более 1 тыс. человек, в планах на текущий год была амбициозная цифра в 3 тыс. Но достичь ее, скорее всего, не удастся. В первом полугодии было заключено 617 договоров. Но я уверена, что благодаря инициативе профсоюзных лидеров получится переломить ситуацию для более существенного увеличения количества застрахованных работников», — говорит Татьяна Канурина.

ПРИМЕР СТРАХОВАНИЯ НА 1 МЛН РУБ. ЗДОРОВОГО МУЖЧИНЫ ДО 40 ЛЕТ БЕЗ ВРЕДНЫХ ПРИВЫЧЕК И БЕЗ СПОРТИВНЫХ ХОББИ ПО ПРОГРАММЕ ООО «СК СОГАЗ ЖИЗНЬ»

Возраст застрахованного	Сумма ежемесячного взноса для работника локомотивной бригады (возраст выхода на пенсию в 55 лет)	Сумма ежемесячного взноса для работника, связанного с движением поездов (возраст выхода на пенсию в 65 лет)
20 лет	941 руб.	527 руб.
25 лет	1256 руб.	692 руб.
30 лет	1565 руб.	917 руб.
35 лет	1910 руб.	1234 руб.
40 лет	2537 руб.	1617 руб.

по данным ООО «Дорпрофзащита»

С января по июнь по страховым случаям было выплачено 12 млн руб. Большая часть из них — 8,8 млн руб. — по причине непрохождения медкомиссии. Причем в эксплуатационных локомотивных депо Орехово-Зуево и Вязьма-Сортировоч-

ная выплаты из-за этого получили сразу по два работника.

Кстати, железнодорожники, застрахованные от потери профпригодности, теперь могут ежегодно пополнять свой бонусный пакет на 100 баллов. Подтверждением для начисления баллов

будет являться справка об уплаченных страховых взносах. Получить ее можно у страховщиков и партнера страховой программы — ООО «Дорпрофзащита». На основании этой справки застрахованный может также оформить и социальный налоговый вычет.

ДОКУМЕНТ

Борьба со снегом по инструкции



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Снегоборьба подразделяется на три очереди

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В ОАО «РЖД» появилась инструкция по подготовке к работе в зимний период и организации снегоборьбы на железных дорогах. В техинспекциях Дорпрофжелов документ оценили как полезный, однако обозначили и вопросы. Нужно срочно набрать и обучить людей для работы на сильно-заносимых участках, ведь их территория увеличилась.

«Вся ранее действующая документация со множеством изменений и дополнений отменена, взамен утвержден единый порядок организации работы. Когда все требования сосредоточены в одном документе, гораздо легче и правильно организовать подготовку и проверить результативность работы. В инструкции обновлены и ссылки на документы Роспотребнадзора, касающиеся размещения

площадок складирования вывезенного снега. Так что техническая инспекция инструкцию восприняла положительно», — рассказывает главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Свердловской дороге Дмитрий Москалюк.

В целом для Свердловской магистрали новый документ мало что изменил. Ведь дорога по сроку наступления зимнего периода относится к первой группе, а по степени снеготаносимости — ко второй из пяти, то есть является сильнозаносимой.

«Нам к морозам и снегу не привыкать, но данная классификация заставляет организовывать работу общественного контроля при подготовке к зиме на более высоком уровне. Немалая роль здесь отводится технической инспекции и профактиву первичек. Своевременная информация с мест о трудностях позволит вынести вопрос на дорожный штаб подготовки к зиме. Как правило, проблемы снимаются своевре-

менно», — отмечает Дмитрий Москалюк.

Работа людей в бригадах 1-й и 2-й очереди снегоборьбы в условиях снегопада, их передвижение по железнодорожным путям в зоне работы снегоуборочной техники — это всегда риски в области охраны труда. Именно поэтому профсоюзные организации и техинспекция контролируют подготовку к зиме, обучение первозимников и персонала второй очереди. Дорпрофжел на СвЖД уже ознакомил профактив с изменениями, прописанными в инструкции.

Главное в ней то, что рассмотрены границы снеготаносимости. Это, кстати, инициатива Октябрьской магистрали. Проведенный сектором гидрометеорологии Санкт-Петербургского центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры анализ снеготаносимости за последние пять лет показал, что по всем регионам ОЖД количество снежных осадков возрастает, как и высота снежного покрова. Особенно это характерно для Петрозаводского региона и северных районов Санкт-Петербургского и Волховстроевского регионов.

«ОЖД разделена на две группы: сильнозаносимая, к которой раньше относилась территория выше широты станции Беломорск, а также Мурманский и северная часть Петрозаводского региона ОЖД, и заносимая — вся остальная территория. Но в действительности объем снега и осадков был на гораздо большем участке. По нормативным документам он не

входил в эту зону и расчет на него не производился. Железнодорожники в любом случае его чистили, ведь движение поездов остановить нельзя. А техника и работники в расчет не входили. Чтобы не было переработок, сверхурочных, срывов людей в выходные дни и было инициировано перенесение границ с Беломорска до широты Лодейного Поля», — рассказал первый заместитель председателя Дорпрофжел на Октябрьской дороге — главный технический инспектор труда Леонид Рябинин.

И вот границы перенесены и закреплены в инструкции. Теперь сильнозаносимая группа включает в себя районы четырех регионов ОЖД. Но тут же выявили связанную с этим проблему — укомплектование бригад, работающих на снегоуборочной и снегоочистительной технике.

«Скорейшим образом нужно вводить в штатное расписание дополнительные должности. Иначе не начнем с сентября обучать людей и не успеем до зимы подготовить новых работников, ведь обучение занимает

более трех месяцев», — говорит Леонид Рябинин. В штат нужно ввести 194 машиниста специального подвижного состава.

А это значит, что всю работу будут вынуждены выполнять бригады, обслуживающие специальный подвижной состав, что есть на сегодняшний день. И людям придется работать сверхурочно, их будут вызывать в выходные. А это негативно сказывается и на здоровье работников, и на безопасности движения поездов.

«Такая проблема у нас была прошлой зимой, когда после оптимизации в дистанциях пути не хватало бригад. А понадеявшись на то, что аутсорсинговая компания восполнит нехватку работников по отдельному договору, мы «наступили на грабли». Аутсорсер не смог закрыть все дополнительные потребности, поэтому в прошлую зиму были переработки», — говорит Леонид Рябинин.

Вопрос расширения штата и расчета необходимой техники обсудили на президиуме Дорпрофжел на ОЖД с участием причастных представителей дороги.

ФАКТ

В первой очереди на снегоборьбе участвуют работники дистанций пути и инфраструктуры, путевых машинных станций, занятые на очистке стрелочных переводов и путей постоянно.
Во второй — сотрудники структурных подразделений территориальных и функциональных филиалов компании «РЖД», а также персонал и юридические лица, в том числе дочерние общества на основе договоров гражданско-правового характера.
Третья очередь — работники сторонних предприятий и личный состав воинских частей, расположенных в границах железной дороги.

ВУЗЫ

В моде IT

Посыл государства на приоритет инженерных профессий этим летом выпускники средних школ в большинстве своем проигнорировали. О том, как это отразится на преподавателях профильных вузов, «Сигнал» беседует с председателем Совета председателей ППО работников железнодорожных вузов, доцентом Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I Дмитрием РОЕНКО-ВЫМ.



— **Дмитрий Николаевич, подводя предварительные итоги приемной кампании в вузы, в Минобрнауки отметили, что самый большой спрос у выпускников в этом году был на IT-специальности. В железнодорожных вузах такая же картина?**

— Это общая тенденция, поскольку государство сегодня особое внимание уделяет повышению оплаты труда, предоставлению социальных и иных гарантий работникам этой категории. Поэтому в ходе приемной кампании, которая подходит в железнодорожных вузах к завершению, пользовались наибольшим спросом среди абитуриентов именно IT-специальности, а на инженерные железнодорожные специальности спрос оказался существенно ниже, чем рассчитывали.

Конечно, IT технологии нужны, как и специалисты в этой сфере. Но для нас важнее все же инженерные железнодорожные специальности, ради которых наши вузы функционируют в первую очередь. Отмечу также, что для реализации концепции цифровой железной дороги требуются и изменения учебных программ, введение новых дисциплин, ориентированных на формирование у обучающихся компетенций в области цифровых технологий. На нашей кафедре «Электрическая связь», например, уже функционирует лаборатория «Интернета вещей», осенью планируется запуск лаборатории цифровой радиосвязи стандарта DMR. Преподаватели постоянно самосовершенствуются, осваивают передовые цифровые технологии, внедряют их в учебный процесс, тем самым помогая решать задачи, стоящие перед железнодорожной отраслью.

Отмечу также, что для реализации концепции цифровой железной дороги требуются и изменения учебных программ, введение новых дисциплин, ориентированных на формирование у обучающихся компетенций в области цифровых технологий. На нашей кафедре «Электрическая связь», например, уже функционирует лаборатория «Интернета вещей», осенью планируется запуск лаборатории цифровой радиосвязи стандарта DMR. Преподаватели постоянно самосовершенствуются, осваивают передовые цифровые технологии, внедряют их в учебный процесс, тем самым помогая решать задачи, стоящие перед железнодорожной отраслью.

Отмечу также, что для реализации концепции цифровой железной дороги требуются и изменения учебных программ, введение новых дисциплин, ориентированных на формирование у обучающихся компетенций в области цифровых технологий. На нашей кафедре «Электрическая связь», например, уже функционирует лаборатория «Интернета вещей», осенью планируется запуск лаборатории цифровой радиосвязи стандарта DMR. Преподаватели постоянно самосовершенствуются, осваивают передовые цифровые технологии, внедряют их в учебный процесс, тем самым помогая решать задачи, стоящие перед железнодорожной отраслью.

— Как понижение набора на инженерные специальности отразится на преподавателях?

— Если меньше прием, то и объем преподавательской нагрузки будет меньше, и следо-

вательно, какое-то количество преподавательских ставок, возможно, не будет обеспечено нагрузкой, а какие-то преподаватели — работой. Стало быть, и трудовые договоры с ними не продлят.

Ситуацию более определенно можно будет оценить, когда завершится приемная кампания. Но по коммерческому приему уже очевидно, что на инженерные железнодорожные специальности прием упал. Это повлечет за собой сокращение общего объема учебной нагрузки, что может создать проблему в самом начале учебного года. Сокращение общего объема нагрузки происходит на фоне роста фактической учебной нагрузки каждого преподавателя.

— Так нагрузка на преподавателей растет или сокращается?

— Дело в том, что из-за продолжающейся оптимизации, которая зачастую подразумевает простое сокращение численности работников, фактическая учебная преподавательская нагрузка последние годы неуклонно растет.

Например, преподаватель должен заниматься с каждым студентом, который выполняет под его руководством курсовую работу. Раньше работа со студентом по курсовой оценивалась в три часа, теперь — в два часа, а то и меньше. Или возьмем руководство дипломным проектом.

Несколько лет назад эта работа преподавателя с одним студентом оценивалась более чем 30 часами, сейчас — 20ю, хотя он затрачивает то же время, что и раньше. При этом общий объем учебной (аудиторной) работы преподавателя должен ограничиваться 900 часами.

Раньше при выполнении лабораторной работы подгруппа могла быть не более 15 человек на одного преподавателя. А сейчас порой достигает 23-24. При таком количестве студентов одной пары, чтобы преподаватель смог полноценно поработать с каждым студентом, а каждый учащийся — выполнить все, что требуется по программе, мало. Можно, конечно, подойти к делу формально, по принципу «что успеем, то и сделаем», но это снизит качество работы преподавателя, на что представители наших кафедр не идут. Они назначают дополнительные занятия, которые не оплачиваются и нигде не учитываются. По отчетам оказывается, что для выполнения одной и той же работы требуется меньшее число преподавателей, чем раньше.

Вот и получается, что численность работников высших учебных заведений, включая профессорско-преподавательский состав, сокращается примерно на 10% ежегодно. Эта статистика



ФОТО ИРИНЫ КУРТОВА

собирается профсоюзом в рамках взаимодействия с Росжелдором по вопросу выполнения отраслевого соглашения.

— А численность непедагогических кадров остается прежней?

— Также сокращается. Соотношение численности преподавателей к численности остальных работников вуза, согласно дорожной карте, должно быть 6:4. И, чтобы обеспечить соотношение, приходится сокращать других работников. Например, количество ставок учебно-вспомогательного персонала, который, в частности, обслуживает высокотехнологичные учебные лаборатории, уже сведено в вузах к минимуму, а это тоже может привести к негативным последствиям.

Многие сопутствующие виды деятельности уже переданы на аутсорсинг или фактически исключены из деятельности вуза: уборка помещений и территории вуза, организация питания, оформительская работа и деятельность типографий. Зачастую эти изменения приводят к снижению уровня социальных гарантий сотрудников (работники, оформленные по договорам гражданско-правового характера, работники аутсорсинговых компаний). Кардинально изменить ситуацию по описанному показателю вузам пока не удастся.

— В прошлом году мы с вами говорили о проблеме соотношения заработной платы и оклада. Удалось ее решить?

— Пока она тоже остается. По отраслевому соглашению, как известно, доля оклада в заработной плате педагогических работников вузов должна быть не менее 60%. А фактически в наших вузах оклад составляет 30–35% заработка. Редко, когда 50%.

По инициативе РОСПРОФЖЕЛ проводится мониторинг систем оплаты труда педагогических работников, что дает возможность контролировать выполнение данного пункта отраслевого соглашения. Результаты проведенного мониторинга будут отработаны, а в сентябре на заседании Совета председателей профсоюзных организаций дорожных вузов мы их рас-

смотрим.

Если уж мы заговорили о зарплате, то нужно отметить, что у непедагогических работников, учебно-вспомогательного персонала в первую очередь, она гораздо ниже, чем уровень заработной платы в регионе, поскольку майскими указами президента 2012 года ее уровень никак не регламентируется.

Вузы свои ресурсы направляют на повышение заработной платы педагогических работников, а остальные остаются, как говорится, за бортом. Педагоги получают дополнительные выплаты, а те, кто рядом с ними трудятся, инженеры кафедр — зачастую их не получают.

— А проблема краткосрочных договоров тоже остается на повестке дня?

— Да, она все еще актуальна для ряда вузов. В действующей редакции отраслевого соглашения включена норма, согласно которой работодатель должен заключать трудовой договор на максимально возможный срок в пределах пяти (но не менее трех) лет. Однако не во всех вузах она работает.

По инициативе ЦК РОСПРОФЖЕЛ проведен мониторинг длительности срочных трудовых договоров с преподавателями вузов. Предварительный его анализ показывает огромное количество контрактов, заключенных на один-два года. Это приводит к нестабильности в коллективе. Даже подготовка аспирантов, на которую требуется три-четыре года, оказывается под вопросом, когда преподаватель, имеющий краткосрочный контракт, не знает, будет он продлен на следующий срок или нет. Тенденция плохая, надеемся, что она изменится.

Говоря об этом, можно вспомнить о негласном правиле, существовавшем в прежние годы. Главный человек в вузе — студент, второй — преподаватель. Сегодня же преподаватель порой рассматривается как инструмент, с помощью которого предоставляются образовательные услуги. Думаю, что надо возвращать прежний статус преподавателя и его роль.

Беседовала Ирина ПАВЛОВА

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

В электронном виде

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

С 1 сентября 2022 года российские компании перейдут на электронный документооборот. Работодатели, работники и соискатели смогут обмениваться электронными кадровыми документами через портал «Госуслуги». Решение о введении электронного документооборота принимает работодатель.

С помощью личного кабинета соискатели и работники смогут оформлять, подписывать электронную подписью и отправлять работодателю кадровые документы.

Документы в цифровом варианте тоже считаются официальными, а для составления и подписания их не нужно распечатывать и подтверждать. Работодатель сможет составить документ прямо в системе, поставить цифровую подпись и направить сотруднику. Он получит экземпляр в личном кабинете на портале «Госуслуги» и также может поставить цифровую подпись. После этого система отправит его обратно, а копия останется у обеих сторон.

При этом для электронного кадрового документооборота работодатель может использовать платформу «Работа в России», доступ к которой обеспечивается порталом «Госуслуги», или собственную информационную систему электронного кадрового документооборота.

Есть исключение: не оформляются в электронном виде акт о несчастном случае на производстве, приказ об увольнении, инструктажи по охране труда.

Но даже при использовании организацией электронного документооборота работодатели и работники при желании по-прежнему смогут использовать и традиционный формат предоставления бумажных документов. В трудовом кодексе оговаривается, что если работник не дал согласия на взаимодействие с работодателем с помощью электронного документооборота или не имеет электронной подписи, документы должны предоставляться ему на бумаге. Работодатель, кстати, несет расходы на обеспечение работника электронной подписью и ее использование.

Из нового правила есть исключение: в соответствии с Трудовым кодексом, не оформляются в электронном виде, а только в бумажном, акт о несчастном случае на производстве, приказ об увольнении, инструктажи по охране труда.

ПЕРСПЕКТИВЫ

Будет БАМ

Учреждения образования бамовских поселков Новый Ургал и Этыркэн получают от ОАО «РЖД» 14,5 млн руб. на ремонт. Компания вкладывает средства в муниципальную структуру ради привлечения добровольцев на модернизацию Восточного полигона и закрепления населения в регионах БАМа для дальнейшей эксплуатации магистрали. Председатель ППО Уральской, Амгуньской и Этыркенской дистанций пути Борис Костенко считает, что значительную часть вопросов можно решить только при господдержке, в одиночку компания не справится.

Для модернизации БАМа и Транссиба РЖД ищет работников. Тем, кто решился заняться «делом для настоящих мужчин» (как написано на агитирующих плакатах) на «территории сильных» БАМе 2.0, предлагается соцпакет, медстраховка, проживание в оборудованных вагончиках и вахтовый метод работы по срочному трудовому договору.

Но это сейчас. Стройка когда-нибудь закончится, и всю эту железнодорожную инфраструктуру надо будет содержать и обслуживать. С прицелом на будущее в июне на БАМе в границах Дальневосточной дороги побывала комиссия ОАО «РЖД».

В Тынде ее представители осмотрели объекты социальной инфраструктуры: лыжную и горнолыжную базы спортивной школы № 1, спортшколу «Олимп», городской Дворец культуры, музей истории БАМа, лицей № 8, Байкало-Амурский институт железнодорожного транспорта.

Благодаря ОАО «РЖД» в БАМ-ИЖТе появилась новая учебно-тренировочная техника — тренажерные комплексы для машинистов тепловозов, дежурных по станции и диспетчеров, а также тренажеры для дежурного и оператора сортировочной горки. Теперь студенты практикуются в течение всего учебного года. Но само здание института давно требует ремонта, на что снова необходимы деньги.

С помощью железнодорожников этим летом в Центре детского творчества Тынды открылась игровая комната для детей с ограниченными возможностями здоровья. Компания выделила более 3,5 млн руб. на приобретение современного развивающего интерактивного оборудования.

Также дети железнодорожников и другие юные жители Тынды теперь могут заниматься на современном оборудовании в кабине «3D-моделирование» Центра цифрового образования «IT куб». Его профинансировала железная дорога.

Комиссия РЖД посетила и другие населенные пункты БАМа, где встречалась с работниками компании, с советом ветеранов и местными жителями. Председатель первичной профсоюзной организации Уральской, Амгуньской и Этыркенской дистанций пути Борис Костенко принял участие в работе комиссии. Пользуясь случаем, в личной беседе с заместителем генерального директора ОАО «РЖД» Юрием Нагорных он поднял ряд вопросов, касающихся закрепления кадров на БАМе, которые компания не может решить на своем уровне, но может инициировать их решение



ФОТО AMPRADA.RU

путем обращения к правительству РФ.

«Члены комиссии говорили, что в следующем году планируется увеличение числа железнодорожников в поселке Ургал на 20%. Без сомнения, в других населенных пунктах в границах БАМа — тоже. Но ведь здесь много лет наблюдается отток населения, поэтому проблема требует особого внимания», — говорит Борис Костенко.

Ради привлечения работников из центральной России и удержания местного населения председатель ППО внес предложения.

Например, рассмотреть вопрос о возврате прежнего пенсионного возраста работающим на БАМе железнодорожникам. А работников путевого хозяйства вернуть в список работников с особо вредными и опасными условиями труда.

«Дело в том, что очень маленький процент путейцев у нас дорабатывает до пенсии, потому что после 50 лет работать ручным инструментом в таком суровом климате крайне тяжело. Машинисту попроще, он ездит в теплой кабине, а монтеры пути весь день на путях при минус 50. Если бы они на пенсию выходили по «горячей сетке», то есть в более раннем возрасте, у них была бы мотивация трудиться по своей специальности до самого пенсионного возраста», — отмечает Костенко.

Также он предложил работникам, прибывшим на БАМ из других регионов и не имеющим «северного стажа», назначить стимулирующую надбавку в размере, равном северной надбавке.

«Много работников приезжают к нам, немножко поработают и уезжают. Потому что видят большую разницу в зарплате с местными жителями. Мы ведь получаем несколько северных надбавок, и общей суммы почти достаточно, чтобы здесь проживать с нашими высокими ценами. А работник, приехавший из Центральной полосы России, надбавок не имеет, поэтому ему очень тяжело здесь обосноваться на зарплату ниже, чем у остальных. Ведь работу они делают одинаковую, а денег полу-

Медики приедут на поезде

С 3 по 8 сентября в бамовские поселки Тутаул, Дипкун, Маревый, Муртыгит, с которыми нет круглогодичного автомобильного сообщения, прибудет медицинский поезд.

Их жители смогут попасть на прием не только к терапевту, но и узким специалистам: гинекологу, офтальмологу, оториноларингологу, а также пройти ультразвуковое и функциональные исследования (ЭКГ, ФВД), флюорографию, маммографию, сдать анализы крови и мочи.

Как рассказал председатель Совета народных депутатов Тындинского муниципального округа Амурской области Эдуард Бреев, вопросы здравоохранения имеют важное значение для жителей населенных пунктов из-за значительной их удаленности от Тынды и друг от друга по причине полного отсутствия пригодных для пере-

движения автомобильных дорог. «И активность здесь проявляют депутаты-железнодорожники», — говорит он. — Два года назад нам удалось дойти до тогдашнего министра здравоохранения России Вероники Скворцовой и возобновить медицинское обслуживание жителей отдаленных станций экипажем специализированного поезда «Академик Фёдор Углов».

Из-за пандемии медобслуживание было приостановлено. Депутаты обратились к ДВЖД с просьбой возобновить рейсы медицинских поездов.

«Просьба, судя по всему, не осталась без внимания», — отметил Эдуард Бреев, который намерен встретиться с экипажем поезда для налаживания контактов местной власти с медиками и выяснения перспектив дальнейшей работы «поезда здоровья».

чают заметно меньше. Если же приедем выплачивать надбавку, пропорциональную заработанным северным, это простимулирует людей, они останутся у нас», — считает председатель.

Для того, чтобы со временем не произошел перекос в обратную сторону, приехавшим стимулирующую надбавку можно уменьшать пропорционально наработанной северной. Это позволит держать зарплату и тех, и других на одном уровне и закрепит кадровый состав.

Кстати, про нехватку специалистов, отток кадров из региона и надбавки для удержания высококвалифицированных работников говорил комиссии и председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Тында Владимир Пархомун. Также работники предприятий ДВЖД обозначили проблемы, связанные с качеством медицинской помощи, нехваткой медиков и учителей.

Ну, а инициативы Бориса Костенко обещали поддержать. «Видно, что руководство РЖД всесторонне прорабатывает свя-

занные со строительством вопросы, в том числе и бытовые. Когда увеличится число работников, будут ли места в детском саду и школе для их детей? Даже рассматривался вопрос о возможном строительстве новой школы в Ургале. Видно, что хотят сделать во благо людям, чтобы вся бытовая инфраструктура была подготовлена заранее», — говорит он.

Кстати, глава Верхнебуринского муниципального района Хабаровского края Алексей Маслов рассказал, что ОАО «РЖД» третий год поддерживает учреждения образования и культуры района. Уже через месяц после работы комиссии ОАО «РЖД» были определены первостепенные задачи на 2022 год по учреждениям образования поселков Новый Ургал и Этыркэн. На ремонт школ компанией выделены 14,5 млн руб.

Елена ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»,
Геннадий АСТАХОВ,
Дорпрофжел на ДВЖД



Мариана НИКИТИНА,
руководитель
Тындинского филиала
Дорпрофжел на
ДВЖД:

— Главная проблема на БАМе сегодня — это дефицит кадров. Особую остроту она приобрела сейчас, когда принято решение о модернизации Байкало-Амурской железной дороги и укладке вторых путей.

Основу строительного комплекса здесь составляют воины-железнодорожники. Какая-то часть рабочих «рекрутируется» из приезжающих на летний трудовой семестр бойцов студенческих строительных отрядов. Ничуть не умаляя их значения, вопрос здесь необходимо поставить шире — привлекать к реконструкции БАМа и освоению громадных малозаселенных территорий рабочую силу на постоянной основе.

Отраслевой профсоюз железнодорожников понимает и делает в этом направлении все возможные шаги. Так, по инициативе РОСПРОФЖЕЛ принято решение о выплате стимулирующей надбавки в размере 10% оклада (тарифной ставки) работникам подразделений ОАО «РЖД», расположенных на участках Байкало-Амурской магистрали. Это несколько улучшило материальное благосостояние северян.

Кроме того, заслугой общественной организации является еще и то, что представителям отрасли разрешена компенсация стоимости пролета самолетом к месту отдыха и обратно.

Значительные льготы для бамовцев предусмотрены коллективным договором ОАО «РЖД». Первички предприятий внимательно контролируют строгое соблюдение требований документа с тем, чтобы законные права и интересы работников не нарушались.

ДАТА

Генеральные гарантии

18 августа исполнилось 100 лет первому генеральному коллективному договору на железнодорожном транспорте. Это был первый документ, который распространялся на всю Советскую Россию, а не на отдельное предприятие.

Коллективно-договорное регулирование в странах Западной Европы началось с середины XIX века. В Российской империи первый коллективный договор был заключен 30 декабря 1904 года на бакинских нефтепромыслах.

В резолюции первого съезда Всероссийского железнодорожного союза, состоявшегося в Москве в апреле 1905 года, записано: «За огромной армией железнодорожных служащих не признается элементарных человеческих прав: права собраний для свободного обсуждения своих нужд, права коллективного договора с предпринимателями частными и казною и права борьбы за улучшение даже чисто материального их положения».

По имеющимся сведениям, в железнодорожной отрасли одним из первых в 1905 году был принят коллективный договор на паровозостроительном заводе немецкого промышленника Гартмана.

До Октябрьской революции 1917 года и в первые годы советской власти в России практика заключения коллективных договоров была единичной, характерной для частных предприятий.

Период новой экономической политики характеризуется началом зарождения коллективно-договорных отношений.

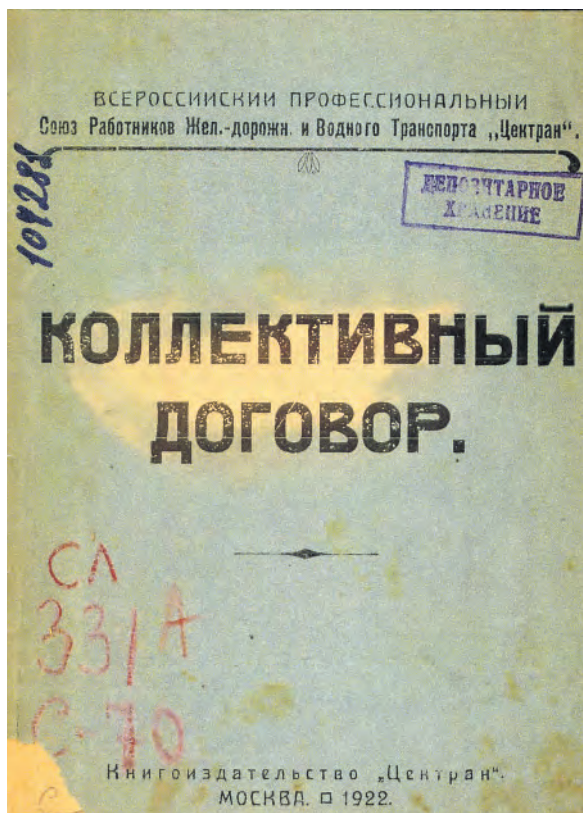
1922 год в Советской России: непризнание странами Запада, повальный голод, массовое обнищание населения,

разруха народного хозяйства и особенно транспорта. Катастрофическое по сравнению с довоенным 1913 годом уменьшение рабочего парка паровозов и вагонов, нехватка шпал, топлива, запасных частей, металла, неприемлемые жилищные условия, колоссальные сокращения штата, мизерная заработная плата транспортников по сравнению с работниками промышленного производства, задержка выплат. Все это вызывало моральное разложение железнодорожников, проявляющееся в больших цифрах хищений, скрывалось на производительности труда.

Историки и экономисты характеризуют 1922 год как денежный хаос: в обращении — советские денежные знаки, довоенные и золотые рубли. В жалованье включалось все, что получали работники: дензнаки, продовольствие, одежда, керосин, предметы домашнего обихода и коммунальные услуги.

Громоздкость транспортного организма, огромное количество рабочих и служащих всегда препятствовали проведению каких-либо частично улучшающих положение транспортников мероприятий.

Но 2 марта 1922 года в целях улучшения положения работников на пленуме Центраном было принято решение о заключении генерального коллективного договора. Практика и опыта по заключению договоров такого масштаба, распространяющихся на всю тер-



Оригинал первого генерального коллективного договора хранится в Российской государственной библиотеке

риторию республики, не было не только у транспортников, но и у профессиональных хозяйственных органов других отраслей народного хозяйства.

Коллективные переговоры длились четыре месяца: проведены многочисленные предварительные обсуждения и согласования, совещания в ведомственных и межведомственных организациях, проект договора также был рассмотрен в высших советских органах и Всероссийском центральном совете профессиональных союзов (ВЦСПС).

В журнале «Вестник путей сообщения» — издании Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) опубликованы интересные подробности состоявшегося 24 июня 1922 года заседания коллегии НКПС:

«Контрпроект, разработанный в НКПС, во многих пунктах существенно расходится с тем проектом договора, который представлен Центраном. В отношении краткости и ясности выигрывал проект НКПС: в редакции Центраном договор имеет свыше 150 пунктов, в редакции НКПС — только 69».

В окончательной редакции договор состоит из 147 пунктов.

В основу договора легло тщательное изучение возможностей НКПС, поэтому только после окончательного вердикта арбитражной комиссии 18 августа 1922 года был заключен первый Генеральный коллективный договор Всероссийского профессионального союза работников железнодорожного и водного транспорта «Центран» и Народного комиссариата путей сообщения «Наркомпуть». От стороны работников договор подписал заместитель председателя Центраном Грунин, от стороны НКПС — Серебряков.

Первоначально предполагалось заключить генеральный коллективный договор на три

Договором были определены и правовые, и социальные гарантии.

Такие льготы работникам транспорта, как выдача дров, керосина, провизионных и разовых билетов, предоставлялись по приказам и распоряжениям НКПС и Центраном.

В документе подробно освещены вопросы охраны труда: предохранение от увечий, несчастных случаев и вредных газов, санитарные условия, спецодежда и нейтрализующие средства, дополнительные отпуска, охрана труда женщин и подростков, медицинское освидетельствование и другие.

Уделено внимание и просветительской работе.

А заложенные в первый коллективный договор нормы по предоставлению гарантий и льгот профсоюзным организациям легли в основу всех ныне действующих документов социального партнерства.

Известно, что первый генеральный коллективный договор выполнялся не везде, предусмотренные на его реализацию суммы были перенаправлены на ликвидацию задолженности по заработной плате.

В начале прошлого века было немало скептиков, считавших, что заключение коллективных договоров — прерогатива только частных предприятий, что их заключение в

ДЕТАЛИ

23 АВГУСТА 1922 ГОДА ИЗДАН ДЕКРЕТ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ РСФСР О КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРАХ, ОГРАНИЧИВАВШИЙ, ВВИДУ ТУРБУЛЕНТНОСТИ ЭКОНОМИКИ, МАКСИМАЛЬНЫЙ СРОК ДЕЙСТВИЯ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ ДО 1 ГОДА.

месяца, но позднее срок был уменьшен до двух месяцев, так как ожидалось общее улучшение хозяйственного положения в стране в связи с хорошим урожаем, что, несомненно, должно было отразиться и на транспорте.

В договор вошло восемь разделов: «Общие положения», «Прием и увольнение», «Рабочее время», «Распределение по тарифным разрядам», «Охрана труда», «Ученичество», «Обслуживание культурных потребностей», «Дополнительные условия».

Одно из главных достижений — повышение заработной платы транспортников на 25% по сравнению с государственным минимумом. С учетом резкого изменения курса дензнаков и колебания рыночных цен, были установлены сроки выплаты жалованья — два раза в месяц. К Договору прилагалась тарифная сетка на август и сентябрь 1922 года по разрядам, категориям работников и поясам дороговизны. Ставка выражалась в советских рублях с учетом добавочного вознаграждения и коммунальных услуг.

государственном секторе не актуально. Но в 1922 году раз и навсегда был решен вопрос об их целесообразности на железнодорожном транспорте.

Так, второй генеральный коллективный договор был заключен в ноябре 1922 года между Всероссийским профессиональным союзом работников железнодорожного транспорта (уже автономным, без водников) и Народным комиссариатом путей сообщения, третий — в феврале 1923 года. Общее количество таких договоров назвать трудно, так как первоначально они заключались и на два, и на пять месяцев. На основе генеральных «на местах» было подписано большое количество локальных договоров, не ухудшающих положение работников.

И по сей день, спустя 100 лет, коллективно-договорная работа является одной из основных уставных задач РОСПРОФЖЕЛ.

Марина АНИСЕНКО,
эксперт Департамента
социального партнерства, труда
и заработной платы аппарата
ЦК РОСПРОФЖЕЛ



По коллективному договору жалованье выплачивали два раза в месяц

ВОЛОНТЕРЫ

День донора

ВАЛЕНТИНА БАРАШКОВА,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Молодежный профсоюзный актив Московско-Курского региона МЖД безвозмездно сдал кровь.

День донора прошел в Центральном доме культуры железнодорожника. Поделиться кровью решили 120 человек, но к сдаче по медицинским показаниям допустили 104 железнодорожников, среди кото-

рых оказался и дежурный по железнодорожной станции Софрино Павел Панков.

«Тем, кто еще не стал донором крови, скажу: не бойтесь, вы сделаете хорошее, доброе дело. Это не страшно, а ваш поступок спасет чью-то жизнь», — поделился эмоциями Павел.

Кровь доноров была передана в центр переливания крови ФГБУ «НМИЦ ВМТ им. Вишневецкого».



ПАМЯТЬ

Защитивший Москву

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Он не вышел ростом — метр шестьдесят всего-навсего, но стал Героем Советского Союза. В «Заслонова» играли мальчишки — почти как в «Чапаева». Про него написаны книги, сняты фильмы, поставлены спектакли. Именем Заслонова были названы улицы и площади городов Советского Союза, локомотивное депо в Орше и Детская железная дорога в Минске. Есть даже сорт сирени «Константин Заслонов» — высокий, цветущий во второй половине мая.



время очень внимательный к бытовым нуждам руководимого им коллектива...»

Будущий партизан появился на свет 25 декабря 1905-го в Осташкове Тверской губернии. Заслонов-старший с началом Первой мировой войны был призван в армию. С фронта Сергей Гаврилович вернулся после тяжелого ранения, и тогда семья перебралась под Великие Луки. Отец Константина был председателем местного кооператива и едва ли не единственным в селе грамотным человеком.

Константин учился в 1924–1927 годах в единой трудовой школе в Невеле. У отца тогда было небольшое хозяйство — лошадь, жеребенок и две коровы. При наличии завистливых соседей большего было не надо — Заслоновых объявили кулаками и выслали на Кольский полуостров. Константина тогда спасло только знаменитое «сын за отца не отвечает».

Косте дали шанс — он (к тому моменту — женатый человек) оканчивает железнодорожную профтехшколу в Великих Луках и вместе с женой уезжает по комсомольской путевке на Дальний Восток — подальше от неприятностей.

Так или иначе, постепенно карьера Заслонова пошла в гору. С 1935-го он помощник начальника паровозного депо в Новосибирске, с 1937 года — начальник депо Рославль, с 1939 года — возглавляет депо Орша. Сохранились воспоминания бывшего начальника Западной железной дороги Виктора Гарныка: «Константин Сергеевич был энергичный, полный творческой инициативы, требовательный к себе и к подчиненным, не терпел невыполнения приказа и в то же

С началом войны Заслонов занимался эвакуацией. В армию его, естественно, не призывают — железнодорожники и так на передовой. Эвакуация началась 2 июля, а уже 10 июля Заслонов покидает Оршу с последним эшеленом.

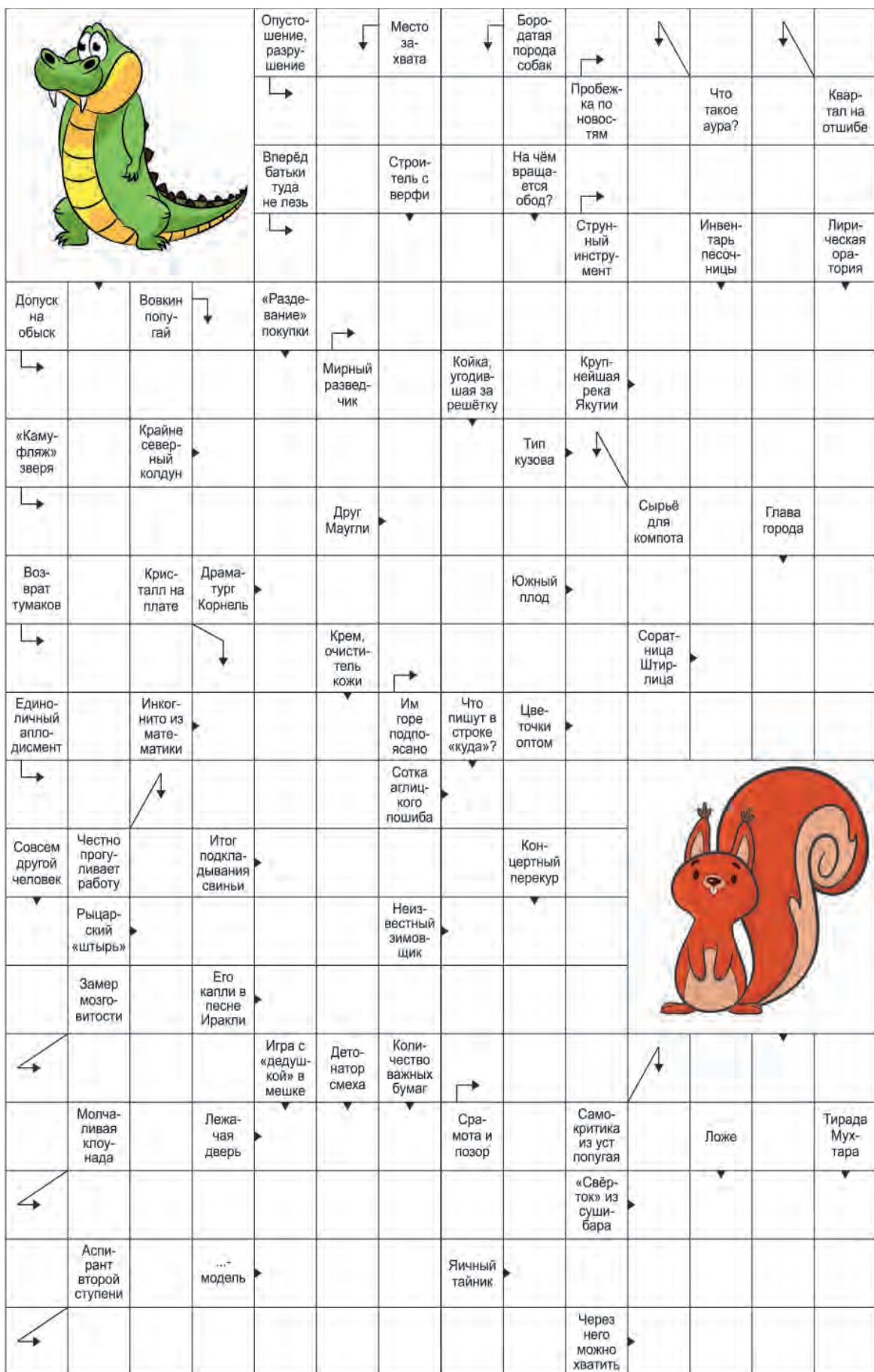
Оказавшись в Москве, он работает в депо имени Ильича инспектором по приемке вагонов, но это не то, чего бы он хотел. При первой же возможности Заслонов написал наркомому путей сообщения Лазарю Кагановичу и попросил отправить его с группой железнодорожников в тыл врага для организации диверсий. Нарком дал добро, и Заслонова после экспресс-обучения в разведшколе перебросили через линию фронта, в Оршу. Немцы поверили «обиженному Советской властью» и назначили Заслонова начальником русских паровозных бригад. В депо он создал подпольную бригаду.

Только за три месяца подпольщики во главе с Заслоновым подорвали без малого сотню паровозов, пустили под откос более ста эшелонов — недаром считается, что отряд Заслонова внес свой немалый вклад в провал немецкого наступления на Москву.

Погиб Константин Заслонов в бою в ноябре 1942 года. После войны его тело с воинскими почестям перезахоронили у вокзала в Орше. До недавнего времени в городе работал Музей Заслонова, вот только в 2016 году здание было повреждено ураганом. Из-за ветхости его решили не восстанавливать, а под музей к 2023 году обещают приспособить другое здание.



В роли Константина Заслонова — Владимир Дружников (1949 год)



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 28

По горизонтали: Пласт. Ерман. Торт. Епископ. Ситро. Сеттер. Обормот. Токио. Брехун. Драхма. Хен. Дойка. Сусен. Диез. Луна. Сосед. Офицер. Лепнина. Царь. Жлоб. Острота. Гиена. Глобус. Момент. Стишок. Пахота. Нонна. Азов. Ломака.

По вертикали: Противовес. Астероид. Тени. Омск. Скинпетр. Побор. Страх. Особа. Тихий. Ранка. Анкуратист. Медальон. Нуликово. Десплот. Озон. Крен. Елец. Поджог. Сито. Дама. Самопал. Ром. Тон. Гусыня. Ока. Егоза. Трава. Июнь. Хам. Тон.

ФОТОРЕПОРТАЖ



В Дальневосточном филиале АО «Федеральная пассажирская компания» в рамках фестиваля «Бережем планету вместе» #ЭКОлогичноФПК прошла акция «Разделяй и умножай»



В Московско-Смоленском регионе МЖД прошла волонтерская акция по предупреждению аварийности на переездах



Туристическую прогулку на байдарках и сапбордах по живописным волжским протокам организовала первичка Самарского метрополитена, взяв на себя половину стоимости аренды плавсредств



В этом году в ППО управления ЮВЖД 48 мальчишек и девчонок впервые пойдут в школу. Будущие ученики получили в подарок «Набор первоклассника»



Сотрудники ПКБ ЦТ ОАО «РЖД», члены профсоюза Илья Мартынюк и Сергей Дмитриев покорили Эльбрус



В Саратове на стадионе «Волга» прошел финальный дорожный этап Первых железнодорожных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе»



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 ЦНХ ПРОФСОЮЗА.

Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24

Телефон: (499) 262-17-66

Факс: (499) 262-08-13

Интернет: <http://rosprofzhelel.ru>

E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru; PryamitsynaOV@chrpgt.org.rzd

Инtranet: <http://10.248.11.133>
volkovamn@chrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД. ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
<http://www.redstarph.ru>
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Енатьинбурге, 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: 23.08.2022 №