



Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 18 (1222)

22–28 мая
2025 года

t.me/rosprofzhel_rzd



https://rutube.ru/channel/43704213/



vk.com/rosprofzhel_main



rosprofzhel.ru



Трудовой нерв мегаполисов

Фото Владислава Куликова



На встрече с председателем РОСПРОФЖЕЛ Дмитрием Шахановым (в центре) члены Совета обсудили эффективные инструменты социальной поддержки работников

Метрополитен

Сергей Черешнев,
корр. «Сигнала»

Совет председателей организаций профсоюза метрополитенов при ЦК РОСПРОФЖЕЛ рассмотрел актуальные вопросы социальной защиты, охраны и безопасности труда работников подземки крупнейших городов страны.

Заседание Совета состоялось в канун празднования 90-летнего юбилея Московского метрополитена.

Его участники рассмотрели информацию по итогам работы в 2024 году. О выполнении обязательств коллективных договоров рассказали председатели профорганизаций Екатеринбургского, Московского, Нижегородского, Петербургского и

Новосибирского метрополитенов.

Численность работников и объемы перевозок в каждом из городов различаются. Коллективные договоры метрополитенов имеют разную структуру разделов и подразделов, разнятся их содержание и сроки действия. Социальные гарантии, компенсации и льготы работникам, членам их семей и неработающим пенсионерам предоставляются исходя из финансово-экономических возможностей предприятий. Важно, что обязательства коллективных договоров за 2024 год в основном признаны выполненными, не зарегистрировано ни одного коллективного трудового спора.

Участники Совета обменялись опытом совершенствования профсоюзной работы и увеличения мотивированного

членства. Подробно обсуждались проблемы соблюдения работодателем мер безопасных условий работы и совершенствования охраны труда, обеспечения сотрудников специальной защитной одеждой, организации для них регулярного питания.

Председатель Совета, председатель Дорпрофжел Московского метрополитена Владислав Еланский поделился опытом работы по мотивации профсоюзного членства, уровень которого в ГУП «Московский метрополитен» постоянно растет. За семь лет он увеличился с 83 до 96%.

На встрече с председателем РОСПРОФЖЕЛ Дмитрием Шахановым состоялся обмен мнениями об эффективных инструментах социального партнерства. Лидеры коллективов метрополитенов спрашивали

про перспективы рынка трудовых ресурсов в стране и подготовку кадрового резерва именно для подземки, опыте взаимодействия с региональными и городскими органами власти, совершенствовании трудового законодательства.

Поднималась и тема нормативного регулирования мер охраны труда работников. Председатель РОСПРОФЖЕЛ отметил, что каждый пункт нормативных актов, регулирующих вопросы безопасного труда на транспортных объектах, проходит обязательную проверку технической и правовой инспекций профсоюза. Опыт обобщается, и если какая-то из норм требует корректировки или совершенствования, РОСПРОФЖЕЛ не оставит проблему без внимания.

Окончание на стр. 02

Документ

Важные гарантии и льготы

Подписан новый коллективный договор ООО «Заринская вагоноремонтная компания». Он будет действовать с 1 января 2026 года по 31 декабря 2028 года.

Колдоговор сохраняет все существующие социальные гарантии и льготы и включает 17 новых изменений и дополнений, значительно увеличивающих перечень гарантий для работников.

Так, расширены гарантии в части предоставления работнику возможности прохождения медкомиссии в рабочий день или в выходной с оплатой в размере средней заработной платы (восемь часов) и предоставления сотрудникам оплачиваемых двух дней для прохождения диспансеризации один раз в год. А в перечень медицинских мероприятий, направленных на охрану и восстановление здоровья работников, добавлены радиоволновое лечение и оздоровление.

Кроме того, расширен перечень компаний, стаж работы в которых учитывается для выплаты единовременного поощрения при увольнении, — к ним добавлены «Независимая транспортная компания» и «Первая грузовая компания», закреплена норма единовременной выплаты при уходе в ежегодный оплачиваемый отпуск для работников, имеющих стаж работы на предприятии не менее одного года. По новому колдоговору, многодетным семьям и одиноким родителям положена материальная помощь при подготовке детей к школе.

Почти **40 литров** крови для Центрального военно-клинического госпиталя им.

А.А. Вишневого собрали во время донорской акции, которая прошла 15 мая в аппарате ЦК РОСПРОФЖЕЛ.

Велопробег

Дружный велострой

Профсоюзный велопробег «Две Победы» охватывает все больше участников. Первые маршруты уже пройдены, веломарафонцы делятся эмоциями.

«Наш участок длился восемь дней, в том числе две ночевки были в палатках, — рассказывает участник команды «Авангард-17», старший дорожный ревизор по безопасности движения поездов аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов Юго-Восточной железной дороги Александр Гноевой. — Нам доверили проехать по самому сложному и протяженному маршруту. В нашей команде не было даже девушек. Потому что порой места были очень трудными».

Выдержать нагрузку в пути Александру помогли опыт и многочасовые тренировки, ведь он профессионально увлекается велоспортом.

Фото Дорпрофжел на ЮВЖД



Фото Дорпрофжел на ОЖД

По словам представителей «Авангарда-17», 863 км за восемь дней — это не просто дорога, а настоящее путешествие сквозь время и память. Ведь ребята проехали по историческим местам, оставившаяся у каждого мемориала воинам Великой Отечественной войны, чтобы отдать дань уважения и благодарности тем, кто подарил нам мирное небо.

Александр Гноевой рассказал об отличной организации мероприятия.

«Нашу группу сопровождал профессиональный велогид. Он направлял маршрут. Все участники, благодаря РОСПРОФЖЕЛ, просто отлично экипированы. Профессиональные велокомбинезоны закрывали руки и ноги ниже колена, в итоге солнечные лучи не нанесли нам вреда. Да что говорить! Нам даже выдали внешнюю накидку и бахи-

лы для велосипедной обуви на случай дождя. Организация — на высшем уровне. Но промокнуть, кстати, мы так и не успели», — уточнил он.

Команда «Авангард-17» завершила свой маршрут в Пензе и передала флаг велопробега участникам, взявшим курс на Рязань.

Между тем, 17 мая в Санкт-Петербурге стартовала еще одна ветка велопробега — «северная». На маршрут Санкт-Петербург — Ярославль вышли помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Борис Неклюдов, ведущий инженер сервисного локомотивного депо Волхов Владимир Алехин, заместитель начальника сетевой лаборатории геоинформационных технологий Санкт-Петербургского центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Артур

Зайнулин, осмотрщик вагонов эксплуатационного вагонного депо Дема Артур Бикметов, начальник цеха Вологодской дистанции электроснабжения Алексей Костяков, машинист эксплуатационного локомотивного депо Могоча Василий Пенкин. Им предстоит за девять дней проехать 900 км.

Отправились в путь спортсмены от Пискаревского мемориала. «Старт «северной» ветки маршрута в год 80-летия Победы проходит в городе на Неве, и это знаковое событие, — отметил председатель Дорпрофжел на ОЖД Александр Голубев. — Своим героизмом во время блокады Ленинград стал символом стойкости и мужества».

Олег Гельвиц,
Дорпрофжел на ОЖД
Тимофей Жуков,
корр. «Сигнала»

Метрополитен

Трудовой нерв мегаполисов

Окончание.
Начало на стр. 01

РОСПРОФЖЕЛ вступил в эпоху цифровизации. Причем его цифровая среда постоянно совершенствуется и наполняется новыми возможностями.

Например, появился личный кабинет члена профсоюза, возможность вступить в РОСПРОФЖЕЛ удаленным способом через смартфон. Все эти процессы Совет рассмотрел, его участники поделились мнением о новых процессах цифровизации, методах их использования в профсоюзной работе. Так, с появлением личного кабинета существенно расширились традиционные рамки работы председателей ППО, значительно облегчая им взаимодействие с работниками. В итоговом решении участники заседания отметили необходимость своевременной работы в АИС «Единый реестр организаций РОСПРОФЖЕЛ». Предложили шире знакомить профактив первичных профсоюзных организаций, структурных подразделений о возможности вступления в профсоюз удаленным способом.

Совет рекомендовал также проводить информационную и разъяснительную работу с членами профсоюза о регистрации в личном кабинете. Председатели ППО призваны помочь работникам метро в его наполнении, возможностях и использовании, оказывать помощь в регистрации.

Вопрос — ответ

Правовая консультация

На вопрос члена РОСПРОФЖЕЛ отвечает заместитель председателя Дорпрофжел на Забайкальской железной дороге — главный правовой инспектор труда Наталья Кленина.

? Может ли работодатель отказать работнику в компенсации проезда к месту обучения, если у работника имеется академическая задолженность?

— Да, может. Для компенсации стоимости проезда к месту учебы работодатель вправе потребовать подтверждающие документы, работник должен подтвердить, что успешно осваивает учебную программу, обучается по заочной форме обучения, программа имеет государственную аккредитацию, документы о месте нахождения образовательной организации, о приобретении проездных билетов.

Работникам, успешно осваивающим имеющие государ-

ственную аккредитацию программы по заочной форме обучения один раз в учебном году работодатель оплачивает проезд к месту нахождения соответствующей организации, осуществляющей образовательную деятельность, и обратно (ст. 173 Трудового кодекса РФ).

Форма справки-вызова, дающей право на предоставление гарантий и компенсаций работникам, совмещающим работу с получением образования, утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере высшего образования, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере общего образования (ст. 177 Трудового кодекса РФ).

Колдоговор

Бонусы пошли в ход

Вадим Кожуховский,
Дорпрофжел на КбЖД
Самара

Работники Самарской дирекции связи Куйбышевской железной дороги все чаще пользуются правом обменять накопленные в корпоративном бонусном пакете баллы на действующие предложения.

Представители Самарского и Уфимского центров связи Вячеслав Яшин, Нина Лукина и Максим Старовойтов выбрали в качестве бонусов поощрения от профсоюзной организации Центральной станции связи в виде сертификатов в сетевые гипермаркеты.

Стоимость сертификата в приложении «Витрина» на сервисном портале ОАО «РЖД» — 700 баллов или 4 тыс. руб. На троих вышло семь сертификатов.

«В прошлом году достаточное для обмена количество баллов набрали 9 наших работников.



Фото Дорпрофжел на КбЖД

Баллы были использованы на оплату обучения в корпоративном университете, поощрения от профсоюза и даже на приобретение пиджака «корпоративное волонтерство», — рассказала председатель первички дирекции Татьяна Плохотникова.

Напомним, что программа «Бонусный пакет» действует в

ОАО «РЖД» в рамках гарантий коллективного договора. За определенные достижения железнодорожники накапливают баллы, которые можно обменять на корпоративные и профсоюзные предложения. Среди них санаторно-курортное оздоровление и отдых, абонементы в спортивные секции, клубы и многое другое.



Профгруппор

Инертным здесь не место

Мирон Добрынин,
Дорпрофжел на ЮУЖД
Челябинск

В ОАО «РЖД» работает немало представителей трудовых династий. Но далеко не каждый из них может похвастаться тем, что он — член семьи, насчитывающей более 500 лет трудового стажа. Монтер пути Курганской дистанции пути Южно-Уральской железной дороги Алексей Иванов — из таких. Он — отличный специалист, наставник, а еще профгруппор и общественный инспектор по безопасности движения поездов.

«Я стал общественным инспектором еще в 2019-м, — рассказывает железнодорожник. — Взять на себя эту работу мне предложил новый профсоюзный лидер нашей дистанции пути. Отказываться не стал, потому что всегда был активным».

Алексей Александрович — работник Южно-Уральской магистрали с 26-летним трудовым стажем. Но, по его же словам, это — песчинка, всего лишь малая часть большой трудовой династии. Во-первых, родители самого Иванова — железнодорожники. Но все же основной «вклад в копилку» сделали родственники супруги — Екимовы. Итог — 509 лет!

«Самое интересное, что когда-то я даже и не думал, что буду работать на магистрали, — говорит Алексей. — И, хотя у родителей была возможность после школы направить меня на обучение в профильный институт, я отказался. Пошел в училище, потом — в армию. Это были непростые для нашей страны 1990-е, поэтому после возвращения обнаружил, что работы толком нет. Я родом из поселка Варгаши Курганской области. Там располагается одноименная дистанция пути — по сути «градообразующее предприятие». Вот туда и устроился. Я слышал, что профессия непростая, но меня, деревенского парня, сложности не пугали».

Трудолюбивый паренек быстро влился в коллектив. Алексей вспоминает, что на тот момент в бригаде на околотке работали восемь женщин. Именно поэтому молодому человеку было очень стыдно отставать от коллег.

В дистанции он трудился три года. Когда супруга вышла из декрета, ей предложили должность техника в Курганской дистанции пути. Оформил перевод и Алексей. К новому месту он «прикипел», работает по сей день.

По его словам, условия труда коллектива за прошедшие го-

ды сильно изменились. Так, отремонтированы посты обогрева, обновляются помещения, организовываются душевые, комнаты для приема пищи, постирочные. И все это сделано в том числе благодаря усилиям профактивистов, одним из которых на своем околотке Иванов стал практически сразу, как переехал в Курган. Это довольно удивительно, если учесть, что в то время ему было всего 25 лет.

«Я всегда был бойким, — улыбается он. — Везде совал свой нос, возмущался, если что не так. Ну мне и сказали, мол, чем возмущаться, лучше помогай решать проблемы коллектива. Вот так и выбрали на собрании», — вспоминает Алексей.

И тогда, и сейчас основной своей задачей железнодорожник считает улучшение условий труда коллег. И чем лучше ты стараешься, тем сильнее заражаешь своим энтузиазмом окружающих. Да, такая работа занимает немало времени. К тому же она накладывается на основную деятельность путейца, которая, как известно, сама по себе непростая. Но, как подчеркивает Иванов, «когда перед тобой довольные лица коллег, которые видят, как меняются условия вокруг, понимаешь, что усилия того стоили».

Пять лет назад Алексей стал

общественным инспектором по безопасности движения. Железнодорожник уверен: институт общественных инспекторов необходим, поскольку помогает решить многие проблемы в вопросах безопасности движения еще на этапе их зарождения. И тем самым избежать серьезных последствий.

«Когда инспекторы еще только появлялись, к ним относились настороженно, даже с неприязнью, — говорит Алексей Иванов. — Сегодня многое изменилось. Руководители приходят к тому, что мы — их важнейшие помощники. И чем меньше факторов риска, тем лучше».

Как известно, один в поле не воин. Для того, чтобы работать более эффективно, Алексей нашел единомышленника — движенца Андрея Замашных. И сформировался своего рода тандем, они постоянно друг другу что-то подсказывают, подстраховывают, и в итоге результаты работы у обоих еще более эффективные. Кроме того, мужчины периодически еще и помогают коллегам из вагонного и локомотивного комплексов. И неудивительно, ведь безопасность — это общая задача.

Алексей уверен: инспектором может стать далеко не каждый — инертным путь сюда точно закрыт. Причем то же самое прави-



Фото из личного архива Алексея Иванова

ло касается и профсоюзной работы. Он с удовлетворением отмечает, что среди современной молодежи активных ребят с каждым годом все больше.

Монтер пути, профгруппор, общественный инспектор — нагрузка колоссальная. Удастся ли при всем при этом уделять достаточно времени семье?

«Они у меня большие молодцы, — улыбается путеец. — Двое младших сыновей учатся в школе. А старшая дочь — уже работает. Причем в той же дистанции, что и мы с супругой. Очень приятно, что наша и без того немаленькая династия будет расти и дальше, а дело семьи продолжится».

Лидер

Заочный адвокат

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

В день, когда председатель ППО Северо-Кавказской дирекции по тепловодоснабжению Марина Попова давала интервью газете «Сигнал», профком готовил к отправке в Российский Красный Крест гуманитарную помощь, собранную работниками предприятия для жителей Курской области и участников специальной военной операции.

Это далеко не первая гуманитарная инициатива, которую проводит первичка, с Красным Крестом она сотрудничает с весны 2021 года. Поначалу члены профсоюза поддерживали нуждающихся ростовчан, собирали одежду, не подошедшую по размеру хозяевам, детские игрушки, посуду, бытовую технику, кухонную утварь, а с февраля 2022 года направление гуманитарной акции расширилось.

«Ездили под Таганрог, — рассказывает Марина, — раздавали вещи беженцам из Донецка, которые пешком убегали через границу. Сейчас отправляем помощь в Суджу, Курск, в пункты временного размещения беженцев с Украины, которые находятся в Ростовской области. И, конечно, постоянно передаем нашим военным,

не только тем, кто сейчас «за ленточкой», но и раненым в госпиталях, теплые вещи, продукты, даже купили генератор».

Что-то приносят работники, на что-то (например, перевязочный материал, туалетные принадлежности, генератор) деньги собирают во время благотворительных акций. Например, на Масленной неделе пекли блины и продавали друг другу в обеденный перерыв — по 50 руб. за штучку. Часть вырученных денег передали в подшефные детские дома, на остальные купили для госпиталей перевязочный материал, антисептические средства, лекарства, белье.

Инициативы Марины Поповой поддерживают все члены профсоюза, а это практически весь коллектив — 1111 человек из 1112 работников. Предприятия дирекции расположены не только в Ростовской области, но и еще в девяти субъектах РФ. Первичка объединяет 24 профсоюзных группы. Конечно, возглавляющие их профгруппоры помогают профлидеру, держат Марину в курсе событий, происходящих на местах. Но Попова убеждена: ничто не заменит личного контакта.

«Очень часто бываю в коллективах, — говорит она. — Практически каждый месяц выезжаю в Махачкалу, Нальчик, Минеральные



Фото из личного архива Марины Поповой

воды, во Владикавказ или Краснодар. В каждой профгруппе бываю по крайней мере раз в год, а то и чаще. Так что меня все лично знают. Но если с кем-то из новых работников мы не успели познакомиться лично, на профсоюзных стендах есть моя фотография и номер телефона. Всегда можно обратиться. Очень много разговариваю с людьми. И мы друг друга не только слышим, но и понимаем».

Марина Попова работает в дирекции с 2009 года, то есть с момента ее образования в ходе железнодорожной реформы. «Я стояла у ее истоков, — вспоминает она. — Занималась инвестициями, капитальным и текущим ремонтом, инженерной деятельностью, бизнес-моделированием и даже оптимизацией расходов. Естественно, была членом профсоюза,

в который вступила еще студенткой Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта. Участвовала во всех профсоюзных мероприятиях и всегда старалась помогать людям, попавшим в беду, заступалась за тех, кто нуждался в защите. Меня даже прозвали «заочным адвокатом». А я посмеивалась: у нас с РОСПРОФЖЕЛ много общего, даже день рождения — 21 апреля!»

Освобожденным председателем профсоюзной организации Марину Попову единогласно выбрали 25 ноября 2021 года. У профсоюзного лидера прав стало больше, но и ответственность выросла.

В дирекции знают: Марина Попова никогда не отказывает в помощи. А при необходимости и перед начальством заступится.

«Я согласовываю все приказы о дисциплинарных наказаниях, — рассуждает она. — Иной раз бывает, что не согласна с их строгостью. Иду к руководству, привожу доводы, обращаю внимание на некоторые обстоятельства, которые, возможно, не были учтены. Порой руководитель не соглашается со мной и убеждает меня, приводя свои веские аргументы. А бывает, наоборот, благодарит за подсказку. И выговор либо полностью снимают, либо уменьшают размер дисциплинарного взыскания».

Но бывают нарушения, кото-

рые, по убеждению профлидера, прощать нельзя.

«У нас особо опасные объекты, — поясняет свою позицию Попова. — Котельные, канализационные колодцы, очистные сооружения, насосное оборудование. Категорически нельзя без защиты спускаться в канализационный колодец, не проверив наличие в нем газов. Работа с электричеством требует специальной одежды, диэлектрических перчаток, резиновой обуви, работа на высоте — страховки. Все это серьезные риски».

В дирекции 13 уполномоченных по охране труда — в каждом регионе. Они проверяют обеспечение работников необходимыми СИЗ, средствами пожаротушения, своевременное проведение инструктажей, неукоснительное выполнение всех инструкций, соблюдение питьевого и температурного режима и докладывают о представлениях и предложениях, сделанных мастеру. Социальный партнер в свою очередь присылает отчеты о выполнении представлений.

«А если кто-то из работников по собственному легкомыслию нарушил хоть один пункт инструкции по охране труда и был за это наказан, я заступаться не буду», — подчеркнула Марина Попова.



Днем рождения инспекции труда считается 18 мая 1918 года. Именно тогда инспекторов наделили правом принимать самостоятельные решения для устранения угрозы жизни и здоровью работников. Их действия стали независимыми от работодателей. Техническая и правовая инспекции труда РОСПРОФЖЕЛ объединяют неравнодушных, любящих свое дело людей, на которых всегда можно положиться в решении сложных задач в сфере защиты членов профсоюза. Сегодняшняя тема номера об этих людях.

Дело

На службе безопасности

Фото Дорпрофжел на МЖД



Павел Мирошников,
Дорпрофжел на МЖД
Москва

Народная мудрость о том, что «где человек родился, там и пригодился», в полной мере подходит к техническому инспектору труда Рязанского регионального обособленного подразделения Дорпрофжел на МЖД Виктору Насонову. С одной только поправкой. Он пригодился везде, куда бы ни забросила его судьба. А это, можно сказать, — полмира.

Виктор Насонов родился в Рязанской области, в старинном

городе Рязанске. Здесь и поныне сохранилось немало объектов, датируемых прошлыми веками. Например, прекрасный железнодорожный вокзал, который и сейчас удивляет своими масштабами и архитектурой. Но скажите, кто в юности не хочет покорить большие города и заниматься чем-то грандиозным?!

Виктор Насонов мечтал об авиации. Став военным летчиком, он служил не только в Рязанской области. Дальний Восток, Воронежская область, подмосковные Кубинка и Балашиха — вот несколько его российских геолокаций в первые годы службы. Летал сам, «ставил на крыло» молодежь,

служил начальником авиационной комендатуры. А когда Родина приказала, отправился в Африку с миротворческой миссией Организации Объединенных Наций в Южном Судане, а затем в ЦАР и Чад, где был начальником штаба российской авиационной группы. Об этом времени напоминают медали ООН за признание воинской обязанности в Службе мира.

В 2012 году, завершив военную карьеру в звании подполковника и получив диплом гражданского вуза, Виктор Насонов открывает новую страницу трудовой биографии, приступая к обязанностям технического инспектора труда профсоюза Рязанского регионального обособленного подразделения Дорпрофжел на МЖД. И здесь как нельзя кстати пришлись такие его качества, отточенные в армии, как целеустремленность, пунктуальность, исполнительность, стратегическое мышление, умение общаться с людьми. И еще — понимание того, что четкое выполнение регламентов помогает сохранить человеческую жизнь.

Виктор Насонов постоянно пополняет багаж знаний. Прошел обучение в Российской академии путей сообщения по программе повышения квалификации «Ох-

рана труда», ежегодно повышает квалификацию на курсах в учебно-исследовательском центре Московской федерации профсоюзов. Вот и наш разговор с ним пришелся на время такого семинара. По этому случаю Виктор находился в Москве.

«А вообще-то чаще его можно встретить на предприятиях региона, как в областном центре, так и в отдаленных уголках Рязанского края», — отмечает руководитель Рязанского регионального обособленного подразделения Дорпрофжел Марина Николаева.

«Чтобы выявлять нарушения, указывать на недостатки, ставить задачи, человек должен быть технически подкован и грамотен, — говорит технический инспектор. — Поэтому постоянное повышение квалификации считаю необходимым компонентом своей работы».

Совместно с руководством структурных подразделений региона он результативно решает вопросы создания для работников безопасных условий труда, предоставления льгот и компенсаций, установленных трудовым законодательством.

Так, за четыре месяца этого года Виктор Насонов провел

32 проверки в структурных подразделениях региона, выявив 186 нарушений по соблюдению требований Трудового кодекса РФ и других нормативных актов по охране труда, выдал 32 представления. В случаях непосредственной угрозы жизни и здоровью работников, работодателям направлено восемь требований о приостановке работ (станков, оборудования, транспортных средств, производственных участков), рассмотрено пять письменных обращений членов профсоюза, связанных с нарушением их прав в области охраны труда, из которых все разрешены в пользу работников.

Цифры цифрами, но главное — люди. Защита прав, сохранение жизни и здоровья членов РОСПРОФЖЕЛ — самое главное в работе технического инспектора.

Сегодня технической инспекцией труда решается вопрос по неправомерному снятию класса условий труда у операторов дефектоскопных тележек по результатам проведенного СОУТ.

Виктор Насонов — один из самых авторитетных в Дорпрофжел специалистов в своей области.

Интервью

Разговор с инспектором

Образование инженера-строителя и опыт работы на заводе помогают главному техническому инспектору труда Дорпрофжел на СвЖД Дмитрию Москалюку быть компетентным в своей профессиональной деятельности в профсоюзе. О самом важном в работе и о роли РОСПРОФЖЕЛ в охране здоровья и жизни работников наша сегодняшняя беседа.



— Дмитрий Петрович, а почему вы доверяете профсоюзу?

— Свою профессиональную карьеру я начал на Екатеринбургском электровагоноремонтном заводе, куда пришел после института в 1999 году. Прошел путь от инженера отдела капитального строительства до заместителя главного инженера завода. Много лет состоял в профкоме первички, имел представление о профсоюзной работе. На собственном опыте убедился, что отлаженная профсоюзная система помогает простому работнику во всех областях: от соблюдения прав на безопасные условия труда до сплочения и мотивации коллекти-

ва. С 2017 года занимаю должность главного технического инспектора труда Дорпрофжел на СвЖД. И здесь мне весьма пригодились образование инженера-строителя и заводской опыт: базовые знания в железнодорожной отрасли, в сфере электробезопасности, понимание требований при эксплуатации опасных производственных объектов, опыт в эксплуатации и организации ремонта станочного оборудования.

— А какую профессиональную компетенцию техинспектора считаете наиболее важной?

— Однозначного ответа нет, но, на мой взгляд, в нашей работе все же наиболее важен опыт и профессиональный кругозор, сочетание которых поможет вникнуть в нестандартную проблему и принять взвешенное решение. Ну и помощь коллег не стоит недооценивать.

— А что самое важное в работе технической инспекции труда?

— Чтобы люди возвращались домой целыми и невредимыми. Не просто бумажки подписы-

вать, а реально следить, чтобы на рабочих местах не было угрозы для жизни. Если вижу, что где-то пренебрегают нормами — объясняю работодателю, что штрафы и суды будут дороже, чем нормальные условия труда. А еще важно, чтобы работники не боялись обращаться к нам — без этого никак. Мы всегда соблюдаем условия анонимности при обращении, запрашиваем документы у работодателя обязательно на нескольких человек, чтобы не было негативной реакции в адрес обратившегося.

Причем обратиться может любой железнодорожник, вне зависимости от того, рабочая это профессия или уровень руководителя. Разница в масштабах проблемы. Но одно скажу точно, я не спрашиваю, состоит ли работник в профсоюзе, мои действия не зависят от этого, ведь если проблема есть, то она касается всего коллектива предприятия. А вот после ее решения — информирование о проведенной работе и полученных результатах — это мощный стимул для укрепления рядов РОСПРОФЖЕЛ. Поэтому я всегда приглашаю информработ-

ника со мной на проверки. Важно не только ее выполнить, но и рассказать людям о том, что сделал профсоюз. Они должны понимать, что мы не сидим сложа руки, а действуем в их интересах.

— После проверки, где выявили нарушения, какие дальнейшие действия?

— Прежде всего необходимо попробовать договориться о решении с учетом возможностей предприятия. Тут надо понимать плановые программы ремонта, бюджет инвестиций, рассмотреть возможность внесения в них изменений для решения проблемы. Ну и, естественно, остаются все установленные законом о профсоюзе и Трудовым кодексом рычаги воздействия: внесение представлений, запрет эксплуатации, требования об обеспечении работников в соответствии со всеми действующими нормами.

— С какими основными трудностями вы сталкиваетесь?

— Их хватает! Во-первых, работодатели нередко воспринимают нас как досадную помеху — мол, пришли проблемы создавать.

Во-вторых, работники боятся жаловаться, потому что думают, что их уволят. А еще бюрократия — иногда, чтобы добиться простого решения, приходится месяцами бюджеты корректировать. И, конечно, нехватка кадров — нас мало, а объектов много.

— Какова роль профсоюза в решении проблем охраны труда?

— Важно понимать главное — мы не просто «бумажная» организация. Профсоюз реально работает с руководством предприятий и дирекций. Если сотрудники жалуются — разбираемся, выдаем представления, а если надо — сопровождаем работника в суде. Еще обучаем людей, как правильно отстаивать свои права. Бывает, приходим с внезапной проверкой, если знаем, что есть проблемы. Отрадно, что люди верят в профсоюз и часто обращаются к техническим инспекторам. Без этой возможности многие бы просто молчали и работали в условиях рисков для здоровья.

Беседовала
Ирина Токарева

История

Профсоюзный контроль в сфере труда

18 мая инспекция труда в России отметила 107 лет с момента создания. С чего началась ее история, когда и почему ее передали в ведение профсоюзов, каковы особенности ее развития? Об этом рассказывает заместитель руководителя Правового департамента аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Майя Сафонова:



— Конец XIX века в России характеризуется активным строительством железных дорог, ростом и укреплением рабочего класса. Работа на железных дорогах проводилась без соблюдения элементарных требований техники безопасности. Обеспокоенное ростом забастовок царское правительство было вынуждено вырабатывать подходы к смягчению накала выступлений рабочего класса. Одним из них явилось формирование основ рабочего законодательства.

С этой целью в 1882 году в России начинают действовать так называемые фабричные инспекции — государственные органы, осуществляющие надзор за исполнением рабочего законодательства (в первую очередь по охране труда и технической безопасности).

После октября 1917 года был создан народный комиссариат труда, при котором организован отдел охраны труда, и Декретом Совета Народных Комиссаров РСФСР от 18 мая 1918 года «Об Инспекции Труда» была создана инспекция труда. Документ устанавливал, что инспекция труда имеет целью «охрану жизни, здоровья и труда всех лиц, занятых какою бы то ни было хозяйственной деятельностью».

Циркуляром народного комиссариата от 25 декабря 1918 года № 19 определялось, что инспектор труда во всей своей деятельности относится к органам профессиональных союзов.

На основании декрета Совета Народных Комиссаров от 27 апреля 1921 года Наркомюстом и Наркомтрудом была опубликована ин-

струкция, где перечислялись примерные случаи нарушений КЗоТ и правил по охране труда, которые карались по данному декрету. Сюда относились: превышение 8-часового рабочего дня, непредоставление отпусков, нарушение правил о сверхурочных работах, об оплате труда, специальных постановлений о работе женщин; о приеме и увольнении; несоблюдение правил по охране труда и санитарии.

Нарушение правил охраны труда каралось согласно ст. 132 Уголовного Кодекса штрафом не ниже 100 руб. золотом, или принудительными работами не менее 3 месяцев, или лишением свободы до 1 года.

После решения XX съезда КПСС 1956 году, указавшего на необходимость строжайшего соблюдения социалистической законности, возник вопрос о необходимости создания правовой инспекции труда отдельно от технической. В порядке эксперимента при 6 Советах профсоюзов были созданы правовые инспекции труда, но нормативный правовой акт (положение), регулирующий деятельность правовой инспекции, был принят только спустя 19 лет.

Основами законодательства Союза ССР и союзных республик о труде 1970 года и Кодексом законов о труде РСФСР предусмотрено право профсоюзов иметь в своем ведении технические и правовые инспекции труда, однако положения об этих инспекциях утверждались Всесоюзным центральным советом профессиональных союзов.

С 1976 года правовые и технические инспекторы труда получили право самостоятельно принимать меры административного воздействия (штраф) к должностным лицам, виновным в нарушении законодательства о труде и охране труда.

После принятия Положения о правовой инспекции труда, утвержденного постановлением Президиума ВЦСПС 22 ноября 1976 года, происходит развитие специального органа надзора за соблю-

дением законодательства о труде — правовой инспекции труда, находящейся в системе профсоюзов, но выполняющих государственные функции, носящие административно-властный характер. Создается институт внештатных технических и правовых инспекторов, осуществлявших общественный контроль за соблюдением законодательства о труде и правил охраны труда.

С 1992 года Кодексом законов о труде РФ профсоюзам предоставлено право самостоятельно утверждать положения о правовых и технических инспекциях.

В 1997 году профсоюзом принято наименование «Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)», которое он носит по сей день. В этом же году утверждено положение о Правовой инспекции труда Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.

Только за 1997 год правовые инспекторы проверили свыше 2 тыс. предприятий, в результате было выявлено более 8 тыс. нарушений законодательства о труде.

Сегодня правовая инспекция труда насчитывает 84 главных, старших правовых и правовых инспектора труда и 550 внештатных, большинство из которых — освобожденные председатели ППО.

Всего с начала XXI века правовыми инспекторами труда РОСПРОФЖЕЛ проведено 120 тыс. проверок соблюдения трудового законодательства, выявлено 412 тыс. нарушений. По требованию правовых инспекторов работникам выплачено 2,8 млрд руб. премий, оплат за работу в выходные дни и сверхурочную, иных обязательных выплат.

С 2005 года подготовлены более 4 тыс. исковых требований в суд в интересах работников, в профсоюзных и иных СМИ, в сети Интернет размещено 23 тыс. материалов по вопросам правовой защиты и изменений в законодательстве. Членам профсоюза оказано 707 тыс. юридических консультаций.

Лучшие

Защита с опорой на трудовой кодекс и колдоговор

Наталья Охотная,
Дорпрофжел на ДВЖД
Хабаровск

Третий год подряд председатель первички эксплуатационного локомотивного депо Облучье Евгений Момот входит в число лучших внештатных правовых инспекторов труда профсоюза на ДВЖД.



«Правовая работа — одна из ключевых в деятельности профлидера, — отмечает Евгений. — При этом лично для меня во главе угла находится именно профилактика. Когда вижу, что назревает проблема, конфликт, моя задача — разобраться с ним на этапе зарождения. И таких моментов, не доведенных до точки кипения, в моей практике сотни».

Но работа внештатного правового инспектора Евгения Момота не обходится и без острых ситуаций.

Не так давно в поле его зрения попал вопрос неоплаченных маршрутов локомотивных бригад. Оказалось, что это проблема не только депо Облучье, в котором по итогам 2024 года набралось 52 неоплаченных маршрута.

«Сегодня по всей сети переходят на работу с электронным маршрутом. Но далеко не на всех удаленных станциях, где локомотивная бригада заступает на смену, есть технические возможности для его формирования. И тогда оформляется бумажный вариант. А с последующим занесением его в программу связан ряд нюансов. На одном из этих этапов и возникают ошибки. Правильное оформление маршрута затягивается, как результат — он не оплачивается. Пришлось даже выйти с этой проблемой на уровень главного инженера ДВЖД», — говорит он. Благодаря настойчивости профсоюза маршрутные листы были оплачены».

В депо проверки проводятся внештатным правовым инспектором труда в первую очередь по обращениям членов профсоюза. Есть нарушение — выписывается представление работодателю. «Особо отмечу: с работодателем у нас конструктивные отношения, он всегда идет профсоюзу навстречу, потому что защиту работников я строю исключительно с опорой на Трудовой кодекс РФ и коллективный договор. Все по справедливости: виноват — отвечай, а неправомерно наказан — профсоюз всегда отстаивает законные права», — делится Евгений Момот.

Да что говорить, сами руководители приходят к правовому инспектору за помощью. Например, отменить выговор, вынесенный Дирекцией тяги.

«При поддержке правовой инспекции труда Дорпрофжел на ДВЖД нам удалось отменить селекторы, назначенные начальнику депо ежедневно в 5 часов утра. Поэтому наш работодатель

прекрасно понимает, что от нарушения законных прав никто не застрахован, даже руководящий состав», — говорит Евгений.

По его словам, в целом количество нарушений в правовой сфере держится ежегодно примерно на одном уровне. При этом разбираться приходится примерно с одним и тем же спектром вопросов.

«Наша извечная проблема — это режим труда и отдыха, когда локомотивные бригады в условиях роста объема перевозок работают свыше 24 часов в месяц и 120 часов в год. Много вопросов по междусменному отдыху. Еще одна тема — соблюдение огромного количества инструкций и должностных обязанностей. Рабочие процессы становятся более сложными, многоступенчатыми, что ведет к росту рисков правовых нарушений. Иногда сталкиваешься с уникальными сложными случаями. Так было с наставничеством, которое по ряду причин несколько лет не оплачивалось», — говорит внештатный правовой инспектор. Профсоюз поднял этот вопрос, в итоге его требования признали закономерными, и людям только в 2022 году вернули 770 тыс. руб.

В первую очередь Евгений Момот ценит свои будни внештатного правового инспектора за возможность восстанавливать справедливость: «Во всем важен порядок. В идеале нарушений трудового законодательства быть не должно. Да, иногда тяжело доказать свою правоту и неправомерность наказания. Но мне помогает профессиональный опыт». Трудовой путь в депо Евгений начал с помощника машиниста, последние несколько лет перед избранием лидером первички трудился в должности заместителя начальника депо по эксплуатации. Поэтому он отлично знает, какая документация необходима в плане правовой работы, на какие моменты обращать внимание в первую очередь.

Работа внештатным правовым инспектором труда — значимая и уже привычная составляющая будней профлидера, под началом которого находится большой коллектив — 1130 железнодорожников. Именно неравнодушные Евгения Момота к проблемам членов профсоюза, забота о них позволяют сохранять на предприятии высокий уровень профчленства — более 98%.

ВЕДОМОСТЬ												
распределения содержания инспекции труда на путях сообщения на сентябрь 1922 года, согласно постановления секретариата от 12 сентября с. г.												
75% указанных сумм по дорогам покрывается Цектраном; остальные 25% должны быть доплачены местными органами союза из своих средств.												
№ по порядку.	Наименование дорог и водных управлений.	Инспектора тр.	Средний оклад по дорогам.	Сумма.	Сред. инспектора	Средний оклад по дорогам.	Сумма.	Суточные.	ВСЕГО.	Сумма отпусков. Цек. траб.	Сумма, долж. из местных средств союзом.	ПРИМЕЧАНИЕ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.	Моск.-Бел.-Валтийская	9	12.000	108.000	2	15.000	30.000	27.600	165.600	124.200	41.400	
2.	Николаевская	7	12.600	87.000	2	15.000	30.000	23.600	141.000	105.750	35.250	
3.	Северные	10	11.000	110.000	2	15.000	30.000	28.000	168.000	126.000	42.000	
4.	Моск.-Курская	8	12.000	96.000	2	15.000	30.000	25.200	151.200	113.400	37.800	
5.	Моск.-Киево-Воронежская 1) .	5	10.000	50.000	2	12.500	25.000	15.000	90.000	67.500	22.500	
6.	Северо-Западные ж. д.	6	12.500	75.000	2	15.000	30.000	21.000	126.000	94.500	31.500	
7.	Орловско-Витебская	4	10.000	40.000	2	12.500	25.000	13.000	78.000	58.500	19.500	
8.	Мурманская	4	11.000	44.000	—	—	—	8.800	52.800	39.600	13.200	
9.	Сызрано-Вязьмская	4	10.000	40.000	2	12.500	25.000	13.000	78.000	58.500	19.500	
10.	Московско-Казанская	11	10.000	110.000	2	15.000	30.000	28.000	168.000	126.000	42.000	
11.	Рязано-Уральская	12	10.000	120.000	1	12.500	12.500	26.500	159.000	119.250	39.750	
12.	Волжский округ	13	10.000	130.000	—	—	—	26.000	156.000	117.000	39.000	
13.	Самаро-Златоустовская	5	10.000	50.000	—	—	—	10.000	60.000	45.000	15.000	

Численность инспекторов труда в 1922 году



Точка зрения

Стать совершенным



Что, на ваш взгляд, могло бы упростить работу технических и правовых инспекторов труда?



Максим Никитин,
технический инспектор труда
Смоленского

обособленного подразделения
Дорпрофжел на МЖД:

— На мой взгляд, использование единого цифрового пространства обработки и контроля выявленных нарушений позволит обеспечить своевременность и оперативность донесения информации, и контроль за их устранением станет прозрачным, что упростит работу технических инспекторов труда и работодателя.



Ольга Кошина,
главный правовой инспектор труда
Дорпрофжел на КрЖД:

— Председатели первичек, освобожденные от основной работы, являются внештатными правовыми инспекторами труда РОСПРОФЖЕЛ и ежегодно проходят обучение на уровне Дорпрофжел.

Чтобы упростить работу правового инспектора труда в части обучения и повышения квалификации внештатных правовых инспекторов, целесообразно периодически проводить с ними общие семинары-совещания. Это позволит обменяться опытом, пообщаться с коллегами, узнать много нового о правоприменительной практике от лекторов, упорядочить свою деятельность, что поможет повысить квалификационный уровень и способствовать эффективной правозащитной работе.

В этом году во всех ППО проходят отчетно-выборные собрания и конференции, на которых часть председателей будет избрана впервые. В связи с чем обучение и общение с коллегами на семинаре-совещании положительно скажется на защите трудовых прав работников внештатными правовыми инспекторами труда на последующие годы — как минимум на пять лет.



Владимир Шнайдер,
технический инспектор труда
Алтайского

структурного подразделения Дорпрофжел на ЗСЖД:

— Руководство РОСПРОФЖЕЛ прилагает немало усилий для обеспечения полноценной и качественной работы технической инспекции. Однако есть один ключевой фактор, способный значительно повысить ее эффективность, — оперативный



Фото Владислава Куликова

Безопасный труд работников — приоритет в деятельности технических инспекторов труда профсоюза

доступ к актуальной нормативно-правовой документации ОАО «РЖД». В условиях постоянных изменений и дополнений, внесения новых документов, отмены устаревших, техническим инспекторам приходится самостоятельно отслеживать всю эту информацию, что неизбежно приводит к упущениям.

Оперативное и полное владение нормативной базой не только облегчит труд инспекторов, но и укрепит позиции социального партнера. Ведь, помимо согласования документации, технические инспекторы оказывают ценную консультативную помощь специалистам и руководителям подразделений ОАО «РЖД», способствуя повышению безопасности и улучшению условий труда на железнодорожном транспорте.



Наталья Брылякова,
главный правовой инспектор труда
Дорпрофжел на ГЖД:

— Однозначного ответа не существует. Хотелось бы и часов в сутках побольше, и внедрения искусственного интеллекта для максимально быстрого и правильного решения запросов членов профсоюза и многого другого. Но если серьезно, то иногда не хватает понимания социальным партнером нашей миссии. Бывает, что представители работодателя не допускают правового инспектора на проверку без предварительных уведомлений и согласований, а порой работодатели настаивают на наличии положительного мотивированного мнения тогда, когда давать таковое не только незаконно, но еще и не отвечает интересам работников.

Думаю, что совместные ме-

роприятия профсоюза с социальным партнером, общение и проекты могли бы многократно упростить работу правового инспектора. Мероприятия, где стороны трудовых правоотношений могли бы донести друг до друга взаимные потребности и возможные решения. Взаимодействие с работодателем не только при возникновении проблем, но и, как говорится, в мирной жизни будет содействовать предупреждению нарушений и сокращению конфликтов.



Сергей Савичев,
технический инспектор труда
Белгородского филиала Дорпрофжел на ЮВЖД:

— Чтобы минимизировать трудности и упростить работу технического инспектора, необходимо несколько составляющих. Первое — внедрение цифровых технологий. Использование специализированных мобильных приложений для инспекторов значительно упростит сбор информации. Такие приложения могут включать функции для документирования проверок, создания отчетов, а также хранения данных о выявленных нарушениях. Это сократит время на оформление документации и повысит ее точность.

Второе — внедрение систем видеонаблюдения и датчиков для контроля за условиями труда (шум, освещенность, уровень токсичности), что позволит инспекторам получать актуальные данные без необходимости постоянного присутствия на месте. Это поможет оперативно реагировать на нарушения.

Третье — обучение и повышение квалификации. Прове-

дение семинаров и тренингов для технических инспекторов по новым технологиям и методам контроля за безопасностью труда, а также навыкам общения с работниками и руководством предприятий.

Четвертое — обмен опытом с коллегами. Создание платформы для обмена опытом между инспекторами из разных регионов или организаций позволяет «не изобретать велосипед», а использовать уже готовые «рецепты», внедряя лучшие практики в области охраны труда.

Пятое — использование обратной связи. Внедрение анонимных опросов и платформ для обратной связи позволит работникам делиться своими наблюдениями и проблемами, связанными с охраной труда. Это поможет инспекторам выявлять скрытые проблемы и реагировать на них быстрее.

Шестое — электронный документооборот и стандартные шаблоны для различных видов отчетов могут значительно ускорить процесс их заполнения и снизить вероятность ошибок.



Михаил Шестаков,
правовой инспектор труда
Хабаровского филиала Дорпрофжел на ДВЖД:

— Правовая инспекция труда профсоюза осуществляет общественный контроль за соблюдением трудового законодательства, цель которого — устранение выявленных нарушений в режиме диалога, а не поиск виновных. Это своего рода общественный аудит без претензий на какие-либо жесткие решения со стороны работодателя.

Да, в ряде случаев профсоюз может потребовать наказа-

ния виновных должностных лиц, когда имеет место явный умысел или просто игнорирование представлений, либо отсутствие доступа к документации. Но это скорее исключение из правил, крайняя мера.

Очень бы хотелось, чтобы руководители всех уровней понимали этот подход и исключали поиск виновных в «автоматическом» режиме, по умолчанию. Принятие жестких мер «по умолчанию», просто по результатам проверки, сильно усложняет работу инспектора, затрудняет диалог и делает даже из обычной плановой проверки ситуацию «чрезвычайного характера» для рядовых специалистов кадровых и других служб.



Александр Ефимов,
технический инспектор труда
Брянского

обособленного подразделения
Дорпрофжел на МЖД:

— Предлагаю ввести в работу технической инспекции профсоюзный аудит вопросов охраны труда, что позволит определить проблемные точки и прорехи в системе охраны труда конкретной организации, поможет руководителю оценить, в каком состоянии находится система управления охраной труда, использовать рекомендации по улучшению данного процесса.

Благодаря профсоюзному аудиту можно минимизировать вероятность несчастного случая на производстве и гарантировать безопасность работников. Помимо этого, после соблюдения всех рекомендаций по итогам профсоюзного аудита можно быть уверенными, что эта система охраны труда получит положительные оценки при проверке предприятия различными органами надзора, что позволяет получить максимальную пользу как для руководителей, так и для работников, и, как следствие, упростит работу технической инспекции в целом.



Маргарита Гусева,
правовой инспектор труда
Московского

обособленного подразделения
Дорпрофжел на МЖД:

— Для облегчения нашей работы необходимо обеспечить правовым инспекторам труда профсоюза доступ к АСПИЖТ, чтобы они могли оперативно получать актуальную информацию о состоянии локальных нормативных актов ОАО «РЖД».

Для оптимизации времени на проведение проверок, как для кадрового персонала работодателя, так и для правового инспектора труда, предоставить ограниченный доступ в режиме просмотра в программы по ведению кадрового учета.

Дети

Нужные правила

Воспитанникам частного дошкольного учреждения «РЖД детский сад № 73» Хабаровска рассказали о правилах безопасного поведения на железной дороге.

Лидер первички Дальневосточного железнодорожного агентства — филиала АО «Федеральная пассажирская компания» Ольга Гонтаренко вместе с ведущим специалистом по охране труда предприятия Анной Вдовенко провели уроки с ребятами из двух групп — «Незнайки» и «Звездочки». Каждый ребенок получил в подарок тематическую книжку-раскраску.

В гости к детям железнодорожники пришли в рамках месячника «Уступи дорогу поездам!»



Фото Дорпрофжел на ДВЖД

Составил Алексей Пискунов

Скульптор Целетели	Подводный «Одиссей»	Пришёл, увидел, победил							
Труба, пронзающая этажи	Остаток после работы топора	Горный цирк	Железнодорожный барашек	Любовник на зарплате	Татарское море у поморов				
Премия наоборот	Любимое дитя	Подделка снимков	Действие с данными	Осадок в турке	Аквариумный «фонарик»				
Ворчание движка	Потехи час			Монах строгих правил					
		Остров «забияка»			Героиня анекдотов о Чапаеве			Приличный ломоть	
Альтернатива осаде замка	Злак made in China	Житель грядки		Морская «неустойка»					
		Юношеское «питание»			Сорвать большой ...				
«Манекен живца»	Атомный отпрыск		Заварена затылочником	«Лошадина» танец	Очень много срочных дел	Лоснящееся пятно			
			Молекулы в полёте						
Столица Туркмении	Сыграл Гену Козодоева	Чёрная шапка и молний охалка		Никчемный баблес					
	«Покрывало» для тайны		Охота на рыбу						
	Пища по старинке	Чужая боль на бумаге							
		Страна с голубем на гербе	Угрюмая скала	Бизнес-партнёр Остапа Бендера					
	Нападение группой	Убит и съеден гавайцами		Ланч в детском саду	Кличка серого кота	До нуля была не нашей	«Одиночка» из собрания		
					Авто-ритет для талантов				
	Самый вредный из шпионов	Привязанный страж		Круговерть капитала					
					Река с «божеским» именем				

Ответы на сканворд, опубликованный в № 17

По горизонтали: Стадо. Скотч. Астат. Ватин. Собакевич. Бином. Пики. Метод. Тис. Томат. Ньюша. Ефим. Рэмбо. Санчо. Мах. Фиат. Ерш. Манка. Бросок. Фру. Ложе. Расход. Яма. Гав. Иней. Зло. Чук. Олух. Отсталость. Вол. Гак. Ограда. Остановка. Таз.

По вертикали: Окраc. Отгиб. Тустеп. Драники. Топоним. Нал. Динозавр. Рома. Витамин. Чистота. Метеоролог. Дюма. Шар. Эфа. Бак. Чес. Шкода. Муха. Бэрримор. Фея. Скепсис. Молоток. Ольга. Охват. Сглаз. Чага. Улан. Коко. Ода.

Вокзал

И музы не замолкли

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

На Белорусском вокзале Москвы, который называют «вокзалом Победы», установлены два памятника — скульптура «Прощание славянки», посвященная женщинам, проводившим любимых на фронт, и «Священная война», ставшая гимном сопротивления немецко-фашистским захватчикам.

Каждый, кто прибывает на Белорусский вокзал, выходя с перрона, видит отлитую в бронзе скульптуру «Прощание славянки»: девушка обнимает солдата, уходящего на фронт. Этот памятник установлен в честь музыкального произведения — знаменитого марша «Прощание славянки», написанного военным дирижером и композитором Василием Агапкиным в 1912 году. Артисту в тот год было 28 лет, о всемирной славе он не мечтал. Но, когда началась Первая Балканская война, молодой музыкант, на тот момент штаб-трубач 7-го запасного кавалерийского полка, наблюдая, как русские добровольцы уезжают на фронт, а семьи их провожают, был настолько вдохновлен сценами прощания на вокзале, что написал марш для военного духового оркестра.

Его мелодия получила широкое распространение в войсках уже в Первую мировую войну, пережила революцию 1917 года. А когда началась Великая Отечественная, этот марш был исполнен 7 ноября 1941 года на параде, проходившем на Красной площади перед началом контрнаступления Красной армии под Москвой.

И до сих пор «Прощание славянки» — один из главных узнаваемых маршей Российской армии и музыкальных символов России.

С Великой Отечественной войной связан барельеф, установленный на фасаде вокзала в честь премьеры песни «Священная война», состоявшейся здесь 26 июня 1941 года. На барельефе — идущие к поезду солдаты, провожающие их матери, и жены с детьми, и, конечно, музыканты Краснознаменного ансамбля

красноармейской песни и пляски СССР, и его руководитель, композитор Александр Александров, который, вскинув руки, держит острую, как штык, дирижерскую палочку...

Стихи, начинавшиеся словами «Вставай, страна огромная...», поэт Василий Лебедев-Кумач написал в первые же часы войны. А положил их на музыку Александр Александров.

Сохранились воспоминания участника той незабываемой премьеры ветерана Краснознаменного ансамбля красноармейской песни и пляски Юрия Емельянова: «Сразу после напряженной репетиции, — вспоминал он, — мы выехали на Белорусский вокзал для выступления перед бойцами, уезжающими на передовую. Вид хорошо знакомого нам всем вокзала был необычен: все помещения до отказа заполнены военными; как говорится, яблоку негде упасть. На всех новое обмундирование. В зале ожидания был сколочен из свежеструганных досок помост — своеобразная эстрада для нашего выступления. Поднялись мы на это возвышение, и у нас невольно зародилось сомнение: можно ли выступить в такой обстановке? В зале — шум, резкие команды, звуки радио... Слова ведущего, который объявляет, что сейчас впервые будет исполнена песня «Священная война», тонут в общем гуле. Но вот поднимается рука Александра Васильевича Александрова, и зал постепенно затихает... С первых же тактов мы почувствовали, что песня захватила бойцов. А когда зазвучал второй куплет, в зале наступила абсолютная тишина. Все встали, как во время исполнения гимна. На суровых лицах волнение, слезы, и это передавалось нам — исполнителям. И у нас у всех тоже слезы стояли в глазах... Песня утихла, но бойцы потребовали повторения. Вновь и вновь — пять раз подряд! — пели мы «Священную войну».

Великая песня стала гимном Великой Отечественной войны. А весной 1945-го матери, сестры, жены и подросшие дети встречали на Белорусском вокзале своих родных — солдат Красной армии, разгромившей немецкий фашизм.





На стадионе города Рыбное прошел региональный этап IV Железнодорожных спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе»



Работники Казанского регионального центра связи ГЖД впервые стали участниками акции по сбору помощи приюту бездомных животных «Кот и Пес»



В Ртищевском парке «Третьяк» по инициативе Дорпрофжел на ЮВЖД состоялась военно-спортивная игра «Зарница — Мы вместе!»



Более 40 работников станции Пенза-3 КбшЖД вместе с членами семей совершили экскурсионный тур по Тульскому краю



В Москве состоялась XII Спартакиада метрополитенов