



## КОЛДОГОВОР

# Сохранили и дополнили

**Подписан Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2023–2025 годы. В документе полностью сохранен весь спектр социальных гарантий и льгот. Внесено свыше 60 различных редакционных поправок, 18 улучшающих изменений и дополнений, в восьми пунктах предусмотрено увеличение размеров различных выплат.**

Со стороны работодателя подпись поставил генеральный директор компании Олег Белозёров, со стороны РОСПРОФЖЕЛ — председатель профсоюза Сергей Черногаев.

«Новый коллективный договор в полной мере отражает баланс интересов работников и работодателя, учитывает все нюансы текущих условий жизни. Поддержка компании распространяется не только на сотрудников, но и на членов их семей, а также пенсионеров. Это наш неизменный приоритет», — подчеркнул Олег Белозёров.

При подготовке документа было рассмотрено более 500 предложений работников и ветеранов. «В итоге, с одной стороны мы сохранили все уже традиционные гарантии и льготы, формирующие общую социальную стабильность, с другой — акцентировали внимание на факторах, гарантирующих дальнейший рост и развитие работников», — отметил Сергей Черногаев.

В области социальной ответственности компании в документ включены новые обязательства по трем направлениям. Первое — поддержка волонтерского движения и проведение корпоративных волонтерских акций. Второе — популяризация трудовых династий. «В коллективном договоре мы впервые затрагиваем вопрос, который касается династий железнодорожников, и поддержка этого направления, безусловно, повысит имидж железнодорожных профессий», — сказал Олег Белозёров.



Генеральный директор — председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров (справа) и председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев на сетевом селекторном совещании подписали новый коллективный договор

ФОТО ИВАНА ШАТОВАТОВА

Третье направление — содействие советам молодежи, в работе которых принимают участие самые активные и целеустремленные молодые сотрудники.

Колдоговор на 2023–2025 годы — это уже седьмой по счету документ социального партнерства в ОАО «РЖД». По сравнению с предыдущим, в новый внесены улучшающие изменения и дополнения, предусмотрено увеличение размеров различных выплат.

Так, возрастет сумма ежемесячного пособия при нахождении работника в отпуске по уходу за ребенком в возрасте от 1,5 до 3 лет и размер единовременной материальной помощи одному из родителей — работников компании при рождении ребенка (детей). В 2023

году они составят 5775 руб., в 2024 году — 6050 руб., в 2025 году — 6300 руб.

Увеличится и сумма выплат при установлении работнику группы инвалидности вследствие несчастного случая на производстве. Дополнительно к выплатам от государства за 1-ю группу инвалидности она составит девять среднемесячных заработков, но не менее 690 тыс. руб., за 2-ю — шесть среднемесячных заработков, но не менее 460 тыс. руб., за 3-ю — три среднемесячных заработка, но не менее 230 тыс. руб.

В случае гибели работника в результате несчастного случая на производстве его семье будет выплачено 24 среднемесячных заработка, но не менее 1 млн 725 тыс. руб.

Также новый коллективный договор предполагает увеличение финансирования физкультурных, массовых, культурно-просветительских и внутрикорпоративных мероприятий, корпоративных социальных проектов и программ.

До 10 тыс. руб. выросла и сумма единовременной материальной помощи при возвращении на работу в компанию уволенных в запас военнос-

## ПРЯМАЯ РЕЧЬ

**Сергей ЧЕРНОГАЕВ, председатель РОСПРОФЖЕЛ:**

— Важной составляющей нашего времени является стабильная работа, морально-психологический климат в коллективах. Надежным гарантом этих условий неизменно остается коллективный договор.

Весьма символично, что мы подписываем новый документ в год столетия первого генерального коллективного договора на транспорте. И сегодня, продолжая традиции, заложенные век назад, компания в очередной раз подтверждает свою высокую социальную ответственность, а коллективный договор Российских железных дорог по-прежнему остается лучшим в России.

жащих, проходивших военную службу по призыву (вместо 5100 руб. в 2022 году).

Больше станут и ежемесячные выплаты председателям советов ветеранов компании (суммы в зависимости от количества находящихся на учете ветеранов увеличены на 10%) с ежегодным рассмотрением возможности увеличения выплат.

К улучшающим изменениям и дополнениям относится, в частности, норма предоставления дополнительных оплачиваемых отпусков машинистам рельсовых автобусов и их обеспечения питьевой бутилированной водой в период повышенной температуры воздуха.

Также в новый документ внесены нормы предоставления перерывов не менее 10 календарных дней между служебной командировкой продолжительностью более 40 календарных дней и следующей командировкой, расширения права бесплатного проезда работников и их детей в возрасте до 18 лет возможностью проезда в купейном вагоне в туристических поездах, оздоровление детей работников, погибших в результате несчастного случая на производстве, и другие.

**Ольга ПРЯМИЦЫНА, Ирина ПАВЛОВА, корр. «Сигнала»**

## ПРЯМАЯ РЕЧЬ

**Олег БЕЛОЗЁРОВ, генеральный директор ОАО «РЖД»:**

— Твердое правило наших Российских железных дорог — неукоснительное выполнение закрепленных социальных обязательств перед работниками. Показательно, что за время действия текущего документа не допущено ни одного трудового спора. И хочу высказать слова искренней благодарности руководителям подразделений, всем коллегам на местах за неукоснительное выполнение всех пунктов договора.

## СИТУАЦИЯ

# Плечи станут короче

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,  
корр. «Сигнала»

**В Дальневосточной дирекции тяги вводят новую технологию работы локомотивных бригад — коротких тяговых плеч. Дорпрофжел на ДВЖД, председатели первичек эксплуатационных локомотивных депо совместно с региональной дирекцией тяги стараются минимизировать ее возможные минусы.**

«Как пример: от Хабаровска до станции Облучье — 342 км, в другую сторону, до депо Ружино — 399 км. Эти дистанции предлагают поделить на четыре части. Одно короткое плечо, от Хабаровска до станции Ин, таким образом, составит около 100 км. Там бригада должна отдохнуть и снова отправляться в рейс», — рассказывает председатель эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 Андрей Сучков.

Однако езда по коротким плечам рождает несколько вопросов. Первый, и основной на данный момент, — отсутствие домов отдыха в новых пунктах оборота. Так, на станции Ин есть комната отдыха, однако не самая хорошая: небольшое помещение с четырьмя кроватями, полноценно отдохнуть там может не получиться.

Второй вопрос — возможное падение уровня оплаты труда. За работу на удлинённых плечах обслуживания, свыше 250 км, в соответствии с кор-



На вокзале станции Биробиджан для отдыха локомотивных бригад предполагается переоборудовать комнаты, предназначенные для отдыха пассажиров

поративной системой оплаты труда ОАО «РЖД» могут устанавливаться доплаты в размере до 30% часовой тарифной ставки.

Также, если в результате работы на коротких плечах все бригады будут раскиданы по всем станциям, в больших

депо, таких как Хабаровск, Облучье, Ружино, Уссурийск, может сложиться ситуация, при которой будет не хватать машинистов и помощников для выполнения рейсов.

«Другая сложность при введении технологии заключается в том, что предлагае-

мые нитки следует тщательно просчитать на соответствие их приказу Минтранса № 339 в части «переотдыха», чтобы и без того большое количество часов нахождения в домах отдыха не возросло еще больше», — уточняет Андрей Сучков. — Представители про-

фсоюза и работодателя занимаются решением этих вопросов».

На данный момент профсоюз настоял на том, чтобы бригады после нахождения в пункте оборота короткого плеча не отправлялись в рейс в следующее депо, а возвращались в депо приписки. В первоначальной версии технологии работы предполагалось, что, прибыв, например, из Хабаровска в Ин, машинист и помощник после отдыха должны ехать дальше по направлению к Облучью. Теперь же они должны возвратиться в Хабаровск.

Также в технологии теперь записано, что «организацию смен локомотивных бригад по станции Бира, Биробиджан, Ин, Спасск-Дальний осуществлять после ввода в эксплуатацию комнат отдыха, а также внесения изменений в настоящую технологию с согласования с Дорпрофжел». На вокзале станции Биробиджан предполагается переоборудовать для отдыха локомотивщиков комнаты, предназначенные для пассажиров. Председатели ППО провели оценку всех домов отдыха на ДВЖД. Дирекция тяги приводит их в порядок.

«Также мы настаиваем, что на всех станциях, на которых теперь тоже будет пункт оборота — а в большинстве своем это небольшие населенные пункты, где нет кафе, а магазины закрываются рано, — требуются буфеты», — уточнил Андрей Сучков.

## ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

## Критерии определены

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,  
корр. «Сигнала»

**Самарский филиал АО «Железнодорожная торговая компания» оперативно устранил недочеты в вопросах оплаты труда, выявленные правовой инспекцией Дорпрофжел на Куйбышевской дороге.**

Недочеты, которые выявили во время плановой проверки юристы профсоюза, касались разных вопросов труда и отдыха и их оплаты. Например, Трудовой кодекс РФ наделил правом на сокращенную рабочую неделю женщин, работающих в сельской местности. Но работницы столовой № 5 на станции Круглое Поле работали как и раньше, 40-часовую неделю.

«Законодательством Республики Татарстан, на территории которого находится

муниципальное образование Круглое Поле, статус сельского этому поселению был присвоен еще в 2005 году, однако в Самарском филиале ЖТК эту правовую деталь в свое время упустили. Следовательно, женщины выполняли свои обязанности за пределами сокращенного рабочего времени, что считается как сверхурочные часы. Работодателю было необходимо оплатить сотрудникам переработку и внести изменения в нормативные документы», — рассказывает главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге Ирина Илюхина.

Сейчас ситуация исправлена. Сотрудники столовой № 5 работают 36 часов в неделю, а переработка дополнительно оплачена.

Проверка также выявила у 10 работников наличие неис-

пользованных ежегодных отпусков по 40 и более календарных дней и отсутствие положенной компенсации за работу в дистанционном режиме у двух сотрудников. Еще в январе — феврале начальник Ульяновского торгово-производственного объединения (ТПО) и ведущий бухгалтер Самарского ТПО были вынуждены работать удаленно, но затраты на использование личного оборудования, электроэнергии, мобильной связи им не компенсировали. Теперь они ее получили.

Отсутствовало в филиале и положение о премировании работников, определяющее критерии начисления премии либо лишения ее полностью или частично за те или иные нарушения. Дело в том, что трудовое законодательство не устанавливает порядок и условия назначения стимулирующих выплат работодателем, а лишь пред-

усматривает, что они входят в систему оплаты труда. Поэтому условия их назначения должны утверждаться локальными нормативными актами предприятия. И обязательно с учетом мнения профсоюза.

«Теперь положения о премировании в Самарском филиале дополнены конкретными критериями для начисления премий: для рабочих по обслуживанию и ремонту зданий в размере 10–30% от оклада, для водителей и водителей-экспедиторов — 10–50%», — говорит Ирина Илюхина.

Кроме того, на предприятии сформирована комиссия по премированию, которая будет ежемесячно оценивать результаты производственно-хозяйственной деятельности и устанавливать размер премий.

Ирина Илюхина уверена, что в дальнейшем в Самарском филиале ЖТК подобных

нарушений не будет. Во-первых, работодатель очень оперативно отреагировал на предписание правового инспектора, предоставив на заседании президиума Дорпрофжел пакет документов, подтверждающих, что все нарушения с его стороны устранены. А во-вторых, выезжая на предприятия холдинга с проверками, все правовые инспекторы профсоюза проводят мини-семинары как с представителями работодателя, так и с работниками, что повышает их правовую грамотность.

«У работников возникает много вопросов не только по трудовому законодательству, но и по жилищному и семейному. Так что при проверках все правовые инспекторы филиалов Дорпрофжел в регионах оказывают полноценную консультативную помощь», — рассказывает Ирина Илюхина.

## КОМФОРТ

# Комплексный подход

**ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,**  
Дорпрофжел на ДВЖД  
ВЛАДИВОСТОК

**Станция Воздвиженский стала образцом эстетики на Дальневосточной магистрали.**

Такой кухне, или по-официальному комнате прима пицци, любая станция позавидует: интерьер оформлен в корпоративном стиле, при этом красиво и уютно, на стенах — картины, в вазе — цветы.

Как рассказал начальник Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций Максим Пономарчук, если раньше рабочие места на станциях зачастую облагораживали точечно, по замечаниям: жалюзи поменяли, мебель обновили, то сейчас используют комплексный подход.

«На это уходит больше времени и средств, но результат стоит того, — говорит Максим Пономарчук. — Совместно с Уссурийской дистанцией гражданских сооружений мы уже привели в порядок станции Крабовую, Мыс Астафьева, Рыбники. На станции Новонежино, по просьбе коллектива, сделаем еще и комнату отдыха: многие живут в Партизанске, добираются электричкой, в «паузах» ожидания им можно поспать после ночной смены».

На очереди — припортовая станция Владивосток.

«Приятно слышать, когда коллеги говорят спасибо за



**Мария Мурашко уже и не представляет, как железнодорожники трудились в менее комфортных условиях**

комфорт, но самое ценное — у них возникает желание поддерживать его. И тогда станция действительно становится вторым домом», — говорит Максим Пономарчук.

По словам дежурной по станции Воздвиженский Марии Мурашко, коллектив этот «подарок» от руководства встретил с воодушевлением.

«Специфика станции такая, что не всем под силу выдерживать напряженный ритм. Работая здесь почти 10 лет. За смену отправляем по 10 и больше поездов. В 2015 году прошла капитальная реконструкция: удлинители, добавили пути, электрифицировали участок Уссурийск — Воздвиженский, здание 1924 года постройки облагородили. Но как-то раньше

все о производственных успехах думали, а быт уходил на второй план. А теперь все изменилось», — рассказывает она.

Сделали ремонт, заменили мебель — ее тщательно и долго подбирали под работников. В итоге получилась замечательная кухня. «Вроде минут 10 посидел, чай попил, а силы откуда-то появились, чтобы снова окунуться в работу. Как раньше без этого комфорта работали? Когда приходят к нам коллеги-железнодорожники на станцию, слышим массу комплиментов. Очень мотивирует забота руководства о своих сотрудниках, хочется работать еще лучше, чтобы твоя станция была образцовой во всех смыслах», — отметила Мария Мурашко.

## СЕЗОН

# Пришли ледоходы

**В преддверии гололедов работники Куйбышевской дирекции по управлению терминально-складским комплексом получают дополнительные средства защиты. Подробнее о них рассказала председатель ППО Пензенской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций, специалист по охране труда Елена СМОЛЬКОВА.**



— В этом году в экипировке работников линейных подразделений дирекции появились противоскользящие накладки для обуви, так называемые ледоходы. Пошли на встречу пожеланиям?

— Совершенно верно. Профилактическое решение родилось и получило поддержку после нескольких случаев травматизма на сети, связанных с падением работников на обледенелых поверхностях. В октябре наша дирекция заключила договор на закупку накладок. Они уже поступили на склады. В ближайшее время более 90 работников нашей дистанции

их получат.

— Как в целом работники обеспечены спецодеждой и спецобувью?

— В соответствии с нормами. За 11 месяцев на приобретение необходимых видов израсходовано 2,3 млн руб. Более 98% от выданного работникам составляют предметы новой коллекции спецодежды. До конца года планируем завершить этот процесс.

— Успеете оперативно реагировать на изменение потребностей в размерах спецодежды и спецобуви?

— Стремимся к этому. Конечно, бывают сложности. Заявка на следующий календарный год на поставку средств индивидуальной защиты передается в Росжелдорснаб не позднее 1 июля. Впереди еще полгода, и за это время работники нередко меняются, приходят люди с другими антропометрическими данными. В таких ситуациях налаживаем взаимодействие по обмену спецодежды и спецобуви с другими подразделениями, и не только в нашем, но и в соседних регионах.

**Беседовал Вадим КОЖУХОВСКИЙ**



**Противоскользящие накладки для обуви помогают сохранить равновесие на обледенелых поверхностях**



ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА КВЖД

## РЕШЕНИЕ

# Подарок женщинам



**Татьяна СТЕПАНОВА,**  
председатель ППО  
эксплуатационного  
вагонного депо  
Иркутск —  
Сортировочный:

— Долгое время на нашем предприятии мы не могли решить вопрос с теплыми санитарными комнатами и комнатами приема пищи для работниц нечетного парка прибытия и четного парка отправления.

Сейчас в нечетном парке ближайший туалет, холодный, без света, неблагоустроенный и не отвечающий санитарно-гигиеническим требованиям, расположен на улице.

Учитывая интенсивность работы операторов, они не могут

покинуть рабочее место надолго. А чтобы дойти до туалета, приходится преодолеть приличное расстояние. И это серьезная проблема. Особенно ночью и зимой, когда температура опускается до минус 40 градусов. Отметим, что рабочий день операторов составляет 12 часов.

Руки помыть тоже негде. Операторам приходится принимать пищу возле компьютера прямо на рабочем столе. Сотрудницам четного парка отправления также приходится посещать санитарную комнату, расположенную в соседнем здании.

И, казалось бы, решение вопроса найдено — необходимо перенести рабочие места операторов из парка отправления и прибытия в помещение ПТО, ведь здесь есть свобод-

ные кабинеты. Но все не так просто. Ранее вагонное депо передало эти кабинеты в пользование проектно-конструкторскому бюро локомотивного хозяйства на безвозмездной основе, без договора. По факту же помещение площадью 56 кв. м практически пустует. Однако на все просьбы администрации и первички депо о возврате кабинетов руководители проектно-конструкторского бюро отказывали.

В прошлом году на Форуме по совершенствованию условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин во время встречи с начальником Восточно-Сибирской железной дороги я подняла этот проблемный вопрос. И квадратные метры были возвращены депо.

Сегодня для операторов нечетного и четного парков в освобожденном помещении здания ПТО устраивают кабинеты: красят, белят, закупают мебель, подключают оборудо-

вание. Руководство предприятия уже в этом году планирует порадовать женщин переездом в теплое, уютное помещение с достойными условиями труда и отдыха.



**Для женщин создадут комфортные условия труда**

ДОРПРОФЖЕЛ НА ВСЖД



## ПРОГРАММА СТРАХОВАНИЯ "ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ЗАЩИТА"

Страхование жизни, здоровья  
и риска непрохождения  
медицинской комиссии

- > 12,5 тысячи работников застраховано
- > 1000 человек получили страховые выплаты

### КТО МОЖЕТ ЗАСТРАХОВАТЬСЯ:

Работник, связанный с безопасностью движения поездов, который проходит обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры

### СТРАХОВАЯ СУММА (выплата):

от 100 000 до 1 000 000 рублей  
по выбору работника

### ОРГАНИЗАТОР СТРАХОВАНИЯ

ООО "ДОРПРОФЗАЩИТА"  
страхование работников  
на все случаи жизни

#### Контакты:

Сайт: [dorprf.ru](http://dorprf.ru)

Электронная почта:

[rzd@dorprf.ru](mailto:rzd@dorprf.ru) (интернет)

[DPZ\\_SkorobogatovVU@msk.rzd](mailto:DPZ_SkorobogatovVU@msk.rzd) (интранет)

Оформление полиса:



8 926 600-60-70

8 926 600-60-40

8 926 115-95-13



## СТРАХОВАНИЕ

## Иметь «подушку безопасности»

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,  
корр. «Сигнала»

**Десять лет существует страховой продукт, задуманный профсоюзом для поддержки локомотивных бригад. И только в этом году председатели первичек стали отмечать, что им не приходится уговаривать машинистов и их помощников страховаться — они обращаются в профком сами. Сознание людей наконец-то повернуло в нужную сторону.**

Алексей Пикалов возглавил профсоюзную организацию эксплуатационного локомотивного депо Северобайкальск в 2015 году. Признается, что тогда сильного упора на страхование локомотивных бригад не делал.

«Поначалу не хватало времени, ведь надо было учиться, поэтому страхованием занимался периодически. Но в последние два года, видя положительный эффект, загорелся, — говорит он. — Списанных ребят реально жалко, ведь у всех семьи, а помочь ничем не можешь. Встречаешь тех, кто был вынужден уйти из депо после того, как не прошел медкомиссию, и видишь, что люди словно потерянные. У тех, кто был списан, но имел страховку, по крайней мере есть «подушка безопасности». Несколько месяцев за счет выплаты можно продержаться, в себя прийти, осмотреться, кредиты закрыть. Да и застраховаться стало проще, меньше документов, ниже тариф, активной взаимодействую с Дорпрофзащитой (партнер РОСПРОФЖЕЛ в вопросах страхования от профнепригодности)».

Северобайкальск — город маленький, вакансий мало, основная занятость населения — на железной дороге. Собственно, он и строился как рабочий поселок БАМа, поэтому вся жизнь здесь крутится вокруг «железки». Рыбзавод, переработка леса и строительство — вот те сферы, где сегодня можно хоть как-то трудоустроиться. Так что локомотивчики после списания теряют многое, а не только нормально оплачиваемую работу.

Понимая всю важность финансовой подушки безопасности для потерявших работу, Алексей Пикалов потихоньку начал рассказывать бригадам о «страховке от профсоюза». Все новое у нас всегда воспринимается как минимум с недоверием. Так что ему было не просто.

И тут списали застрахованного машиниста. К счастью, он остался работать в депо, стал распределителем работ. Но ведь по страховке он все равно получил свои 750 тыс. руб. Эта новость вмиг стала топовой: люди убедились, что это не обман, а реально действующая



Чем моложе локомотивщик, тем меньше размер страхового взноса

страховка. Появилось доверие. Последний из списанных машинистов тоже остался на железной дороге, получив страховую сумму, работает вагонником.

«Сейчас под списание гораздо чаще стали попадать молодые машинисты, в год по 5–7 человек. Застрахованные даже на медкомиссии чувствуют себя более уверенно. Незастрахованные это знают и порой говорят: «Если пройду эту медкомиссию — сразу приду страховаться». И, действительно, сами ко мне потом прибегают с просьбой застраховать», — рассказывает Алексей.

Тогда Пикалов берет калькулятор и наглядно демонстрирует, как будут ежемесячные взносы у конкретного машиниста при выбранной страховой сумме.

«Сейчас страховая сумма поднялась до 1 млн руб. Это хорошие деньги, которые реально помогут некоторое время продержаться. Зарботки у машинистов хорошие, и, если молодежь страхуется в 20 лет, взнос составляет всего 1 тыс. руб. в месяц. И сумма эта со временем не растет, остается неизменной вне зависимости от инфляции», — говорит Пикалов.

Те, кому 40 лет, тоже идут страховаться, хотя их ежемесячный взнос в разы больше, а риск получить отказ от страховщика выше в связи с накопившимися к этому возрасту хроническими заболеваниями. Люди понимают, что списать могут в любой момент, а у всех семьи, ипотеки, кредиты. Все боится остаться один на один с банком в случае списания. Тут как раз и выручит страховка.

«Мне нравится рассказывать о программе и убеждать людей в ее полезности. Но хотелось бы, чтобы коллеги-председатели из других депо не отпустили ситуацию на самотек. Без постоянного разъяснения люди не пойдут страховаться. Им обязательно надо приводить положительные примеры, расска-

зывать о получивших страховку локомотивщиках, пусть даже и с других дорог. Эта работа занимает много времени. Но ведь получаешь моральное удовлетворение: застраховал человека, значит, его обезопасил. То время, когда мне говорили: «Отстань ты со своей страховкой», уже прошло. Наступило время осознанного страхования», — уверен Алексей.

Пикалов считает, что председателю ППО должно быть стыдно, если ему списанный машинист говорит: «Я бы застраховался, но меня не предупредили о такой возможности». Но если человек знал о страховке, но не воспользовался ею, — совсем другое дело: он сам сделал такой выбор и винить может только себя.

«Но в нашем депо так никто не скажет, потому что все оповещены. Информацию распространяем всеми способами, в том числе и в соцсетях, и в мессенджерах», — говорит Алексей Пикалов.

Он считает, что застрахованных должно быть больше, и скорее всего, в течение следующего года все локомотивные бригады в Северобайкальске оформят договоры страхования. Сегодня в депо трудятся 610 человек, в данный момент застрахованных 256, причем 80 из них — с этого года.

#### БЕЗ РАБОТЫ В 34 ГОДА

Председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Абакан Красноярской дирекции тяги Людмила Атрошенко тоже с листом бумаги и ручкой расписывает все подробности страхования индивидуально для каждого работника. При этом особый упор делает на то, что в программе существует так называемая премия за здоровый образ жизни: если машинист благополучно доработал до пенсионного возраста, со вступлением в который у него заканчивается страховка от профнепригодности, то он получит на руки 40% от уплаченных взносов. А это от 260

до 400 тыс. руб. в зависимости от суммы страхования. Где еще найдешь такую выгодную страховую программу?

Людмила Атрошенко рассказывает, как в мае прошлого года застраховали молодого машиниста, а в июле первая же медкомиссия его забрала. Его пытались лечить, после чего назначили дополнительную ВЭН в Красноярске, потом еще одну — в Москве, и в итоге все же списали. В 34 года молодой мужчина остался без работы и с ипотекой.

«Поскольку он был застрахован, мы с ним собрали пакет документов и в течение месяца ему выплатили 500 тыс. руб. Сам даже не поверил. Получив деньги, сказал, что частично погасил ипотеку, благодаря чему его платеж стал в два раза меньше, и теперь его семье жить станет легче», — рассказывает Людмила.

Этот пример быстро разлетелся по депо, и люди задумались. Этому танже поспособствовали изменившиеся в 2020 году правила прохождения медкомиссии.

«Теперь достигшие 35 лет члены бригад обязательно проходят холтеровское исследование сердца. Многих это пугает, и они стали сами приходить страховаться», — говорит Атрошенко.

Важным моментом программы Людмила Атрошенко считает увеличение страховой суммы до 1 млн руб. С 1 октября в депо Абакан уже два человека застраховались на нее.

Причем один машинист сначала застраховался на максимальную сумму в 500 тыс. В прошлом году ее увеличили до 750 тыс. руб. И он застраховался еще на 250 тыс. В этом году сумму увеличили до миллиона, и он снова застраховался. Машинисту сейчас 35 лет, его ежемесячный платеж составляет 1900 руб.

Второй застрахованный на миллион ежемесячно платит порядка 2,5 тыс. руб., потому что ему уже за 40 лет.

«На входе в здание у нас представлены буклеты по программам страхования, но если не беседовать с каждым лично, толку не будет. Председатель должен сделать так, чтобы человек из его кабинета не ушел без договора о страховании. Пока объясняешь, слушают. Но если документы сразу не оформили, человек потом вряд ли придет. Надо работать с каждым индивидуально и рассказывать все подробно, с ручкой в руках, с цифрами. Тогда страхуются», — говорит Людмила Атрошенко.

#### ВЕЖЛИВО И КОРРЕКТНО

Председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Белогорск Забайкальской дирекции тяги Юрий Артемьев информацию о страховании распространяет везде: на стендах, в соцсетях и телеграм-каналах, в личных беседах, на собраниях и во время техчебы.

«В связи с увеличением объема перевозок, в нашем депо увеличили штатное расписание. Сейчас идет очень большой прием на работу, и мы сразу же отработываем с новичками тему возможной профнепригодности. У нас часто страхуются молодые работники, кто-то сразу, кто-то позже приходит с коллегами-друзьями», — рассказывает Юрий Артемьев.

Но это сегодня. Артемьев стал председателем 2,5 года назад. При штате 1860 работников локомотивных бригад всего было 12 договоров страхования. Сейчас у него уже 76 подписанных договоров, еще несколько находятся в работе.

«Есть и те, кому было отказано в страховке. Чаще такое происходит у возрастных людей из-за хронических заболеваний. Предельный возраст для страхования 49 лет, а человеку уже 45: гипертония, панкреатит, руки-ноги болят. Их уже не страхуют», — говорит Артемьев.

В депо Белогорск ежегодно медики списывают по 3–4 человека. Летом 2021 года под списание попал застрахованный помощник машиниста. У мужчины, которому было около 40 лет, медкомиссия выявила проблемы со слухом, не совместимые с его профессией.

«Он был застрахован на максимальную сумму, и с ее получением не было проблем. В сознании людей существует стереотип, что страховщики любят потянуть время, запросить миллион справок и долго решать, платить или не платить. Здесь ничего этого не было, отношение вежливое, все быстро и корректно. Если по какой-то причине из Дорпрофзащиты не могут дозвониться работникам, то выходят на них через меня — я же всегда доступен», — говорит Юрий Артемьев.

## МАШИНИСТ

# Медаль за заслуги

ИРИНА ПАВЛОВА,  
корр. «Сигнала»

**Член ЦК РОСПРОФЖЕЛ, машинист эксплуатационного локомотивного депо имени Ильича Московской дирекции тяги Андрей Трифонов награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.**

Молодым парнем, выпускником Московского железнодорожного училища № 129, Андрей Трифонов в середине восьмидесятых пришел в депо помощником машиниста, а уже в 1986 году поехал машинистом.

С благодарностью вспоминает он своих наставников — Вячеслава Степановича Полевого и Героя Социалистического Труда, дважды кавалера ордена Ленина, ветерана Великой Отечественной войны Сергея Егоровича Яцкова, влюбленных и в профессию, и в железную дорогу. Они дали молодому человеку бесценные практические уроки, сформировали его отношение к профессии.

«Я очень люблю свою работу, ведь она нужна людям. После рейса не спешу покинуть локомотив. Смотрю на перрон, на приехавших, вижу радость встречающих и понимаю, что



ФОТО ВЛАДИСТАВА КУЛИКОВА

эти эмоции в какой-то степени «привез» им я. А перед рейсом, напротив — люди расстаются и, конечно, грустят. Но я надеюсь, что за расставанием будет встреча, на которую их может быть, я сам и привезу. Наблюдая эти вокзальные сцены встреч и расставаний, я особенно ясно понимаю степень своей ответственности, ведь в составе едет 600—800 человек. И я не могу, не имею права не соблюдать безопасность

движения и перевозки вверенных мне пассажиров!»

Чувствуя ответственность не только за пассажиров, но и за коллег, Андрей Трифонов совмещает работу машиниста с профсоюзной деятельностью.

«Вступил в профсоюз студентом, — вспоминает он. — Однако не сразу по-настоящему понял его роль и задачи. Раньше мы относились к профсоюзу как к организатору культурных мероприятий в театр, экскурсий по памятным местам, в профком обращались за путевками в профсоюзный дом отдыха и пионерский лагерь для детей. Но тогда зарплаты железнодорожников хватало, чтобы и без профсоюза купить путевку или отправить ребенка на отдых. О необходимости социальной и правовой защиты никто не задумывался. Теперь профсоюз — наш щит перед работодателем. Социальное партнерство — принцип нашего сотрудничества — это улица с двусторонним движением».

Уполномоченный по правовым вопросам от профсоюзной

организации своего депо, член ЦК РОСПРОФЖЕЛ, член комиссии по выполнению коллективного договора Андрей Трифонов не боится поднимать «неудобные» вопросы.

«Оглядываясь назад, — рассуждает он, — скажу, что на повестку дня мы всегда ставили вопросы оплаты труда, в том числе — за разъездной вид работы. Теперь этот вопрос решен. Зарплата на моей памяти несколько раз поднималась, ежегодно индексируется. По кабинам локомотивов тоже мы вопросы подняли, и вот, пожалуйста, — сейчас новые электровозы, удобные кресла, биотуалеты. Заходила речь и о состоянии комнат отдыха и бригадных домов. Сейчас все они приведены в порядок, отремонтированы, везде созданы условия для полноценного отдыха бригад. Решение всех этих вопросов позволяет не только улучшить условия труда локомотивных бригад, но и повысить производительность труда, что приведет к новым достижениям компании «РЖД».

## ДЕТАЛИ

**В 1990 году Андрей Трифонов окончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта. Он был признан лучшим железнодорожником 2003 года, награжден знаком «За безаварийный пробег на локомотиве 1 000 000 километров» и знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте. 30 лет», часами начальника Московско-Смоленского отделения дороги, часами президента ОАО «РЖД», знаком «30 лет РОСПРОФЖЕЛ». Трифонов удостоен звания «Почетный железнодорожник ОАО «РЖД».**

## СТРОИТЕЛИ

# Потомственный проходчик

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,  
корр. «Сигнала»

**Анатолий Ададунов говорит, что своим появлением на свет он обязан строительству метро в Москве. И ведь не поспоришь! Если бы не эта стройка, не приехали бы в столицу в числе первых метростроителей, не встретились бы его родители. Но жизненный сценарий уготовил им крепкую семью, трудовую династию, уважение.**

«75 тыс. человек со всей страны стали первыми метростроителями. Отец мой, Николай Николаевич, в 1931 году по комсомольской путевке приехал из Орла, а мать, Анна Алексеевна, из Владимира — строить метро, первую линию, Сокольническую. У отца трудовой стаж в Метрострое составил более 50 лет, а у мамы — за 30», — рассказывает Анатолий Николаевич.

Семья у них получилась большая, четверо детей. И ведь все выбрали тот же путь, что родители: стали метростроителями. Николай работал механиком, Галина и Татьяна трудились в ЦНИИС Метростроя. А Анатолий...

«Я, как закончил в 1957 году школу, так в 17 лет и пошел работать в Метрострой. Начинать в забое маркшейдерским рабочим, а через год уже трудились в бригаде проходчиков. После армии окончил МИИТ, где познакомился с будущей супругой Ниной Тимофеевной. Она тоже пришла работать в Мосметрострой, 40

лет трудилась в отделе инженерной подготовки. Сегодня династию продолжает моя племянница Наталья Дмитриева, более 30 лет работает в управлении Метростроя — возглавляет отдел труда и заработной платы. А общий трудовой стаж нашей династии в данный момент около 300 лет», — говорит Ададунов.

Когда Анатолий Николаевич называет свой личный трудовой стаж, от цифры кружится голова. 63 года связывают его с компанией! Можно сказать, живая легенда! Ведь вырос до директора СМУ, работал и в управлении Мосметростроя, и обучал коллег в технической школе. На его счету десятки километров построенных тоннелей и два десятка станций.

И компания ценит его опыт. Как говорит Анатолий Николаевич, «я хоть и на пенсии, но все время при делах». Ададунову ведь уже 81 год, но он — заместитель председателя Совета ветеранов предприятия, а еще читает лекции о том, как строили метро в 50–70-х годах, какая была техника, люди, их устремления. Кому как не потомственному метростроителю знать о том, чем отличаются технологии почти вековой давности от сегодняшних? Он также рассказывает о влиянии геологии Москвы на выбор технологий сооружения подземных станций, о кессонном способе и связанных с ним сложностях при работе проходчиков, про контурное замораживание и о самых сложных случаях, когда приходилось бо-

роться с водой, прорывавшейся в забой.

«Кессонный способ» — тот еще ад. В 70-х годах, когда метростроители стали проходить строгую медкомиссию, людей отстраняли от работ в забое одного за другим. Ведь у тех, кто поработал «кессонным способом», здоровье стремительно ухудшалось.

«Есть грунты, сильно насыщенные водой, которые буквально «плывут». Поэтому внутри контура забоя искусственно создавалось избыточное давление, отжимающее воду из грунта и сдерживающее напор. И в рабочей зоне было сухо. Но человек при этом постоянно работал под давлением. И оставлял в забое свое здоровье. Многие тогда умерли», — поясняет Анатолий Николаевич.

Решение проблемы нашли инженеры проектного института Метрогипротранс и навсегда избавили строителей от кессонных работ, изобретя способ контурного замораживания грунтов. А первым его осваивали СМУ-157 и участок Анатолия Ададунова — он руководил работами на перегоне ВДНХ — Ботанический сад, в районе речки Яуза. Метод буквально спас жизнь и здоровье тысячам метростроителей.

А еще, будучи начальником участка, он внедрял сейсмостойкую обделку и водонепроницаемые железобетонные блоки. Столько всего было в его трудовой биографии, что и не перечислить. И даже личная жизнь связана с Метростроем. «Конечно,

мы дома всегда обсуждали то, что происходило на работе. Все наши друзья, все окружение было из Метростроя. Поэтому, когда мы собирались отмечать какой-то праздник, производственная тема всегда присутствовала. Метрострой нас объединял, и нам это нравилось», — признается Анатолий Ададунов.

Кстати, если говорить о праздниках, то они никогда не обходились без выступлений хозяина дома — весь Метрострой знал о его музыкальных талантах, — Анатолий Николаевич отлично поет и играет на фортепиано и гитаре. Еще он организовывал футбольные матчи в спортзале ДК завода им. Владимира Ильича.

А если спросить о самых запомнившихся ему стройках, то он обязательно упомянет самую первую — метромост на Ленинских (ныне Воробьевых) горах, самые сложные — перегоны между «Беговой» и «Полежаевской», «ВДНХ» и «Ботанический садом» и, конечно же, тоннель под Босфором. Его он называет главной наградой в своей карьере.

«Для метростроителей это была очень серьезная задача, решить которую надо было с честью. Много сложностей: 3,5 км, над головой 150 м воды, скальные породы. Но мы справились и построили в Стамбуле прекрасный тоннель. У меня работала отличная команда, главный инженер Константин Саллагов, механик Владимир Чертов, — они до сих пор в строю. Мы ценим друг друга и поддержива-



ем связь», — говорит Анатолий Николаевич.

За 90 лет Мосметрострой полностью изменил жизнь столичного мегаполиса. 250 станций, более 405 км пути... «Часто бывает, что человек работает-работает, а оглянуться не на что. А я выйду на любой станции, которую строил, и вспоминаю, что у этой колонны происходило, а что на том перегоне. Все зримо возвращается. Можешь дотронуться до колонны и вспомнить, что облицовывал ее мастер Иванов, — я всех своих людей помню».

У Анатолия Ададунова вышло так: как направил его отец по метростроительскому пути, так он по нему и шел, никогда не пытаясь свернуть. Будучи руководителем, Ададунов уважал рабочих, относился ко всем доброжелательно, открыто, опирался на квалифицированные кадры, помогал решать бытовые вопросы. Поэтому по сей день связь с ним поддерживают многие метростроители. И возраст не помеха.



## ФОТОРЕПОРТАЖ



В Москве прошел III Форум волонтеров ОАО «РЖД», его участниками стали 200 добровольцев компании



В Уфе разыграны медали первенства Башкирского региона Нуйбышевской железной дороги по настольному теннису. В нем участвовали более 30 любителей этого вида спорта



Более 500 человек посетили площадку Дорпрофжел в рамках единого дня адаптации молодого работника на Западно-Сибирской железной дороге



В ППО Московского филиала АО «ФПК» стартовала кампания по выдаче новогодних подарков детям членов РОСПРОФЖЕЛ



«Серебряные» волонтеры Октябрьской дороги посетили Музей железных дорог России



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

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

Телефон: (499) 262-17-66

Факс: (499) 262-08-13

Интернет: <http://rosprofzhel.ru>

E-mail: [pashkalovanv@rpzt.ru](mailto:pashkalovanv@rpzt.ru); [volkovamn@rpzt.ru](mailto:volkovamn@rpzt.ru)

[PryamitsynaOV@chrpgt.org.rzd](mailto:PryamitsynaOV@chrpgt.org.rzd)

Инtranet: <http://10.248.11.133>

[volkovamn@chrpgt.org.rzd](mailto: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](mailto:kr_zvezda@mail.ru)

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Енаатинбурге, 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: 07.12.2022 №