Сигнал

№33 (885)

21 — 27 СЕНТЯБРЯ 2017 ГОДА

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г. ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Для дальнейших действий

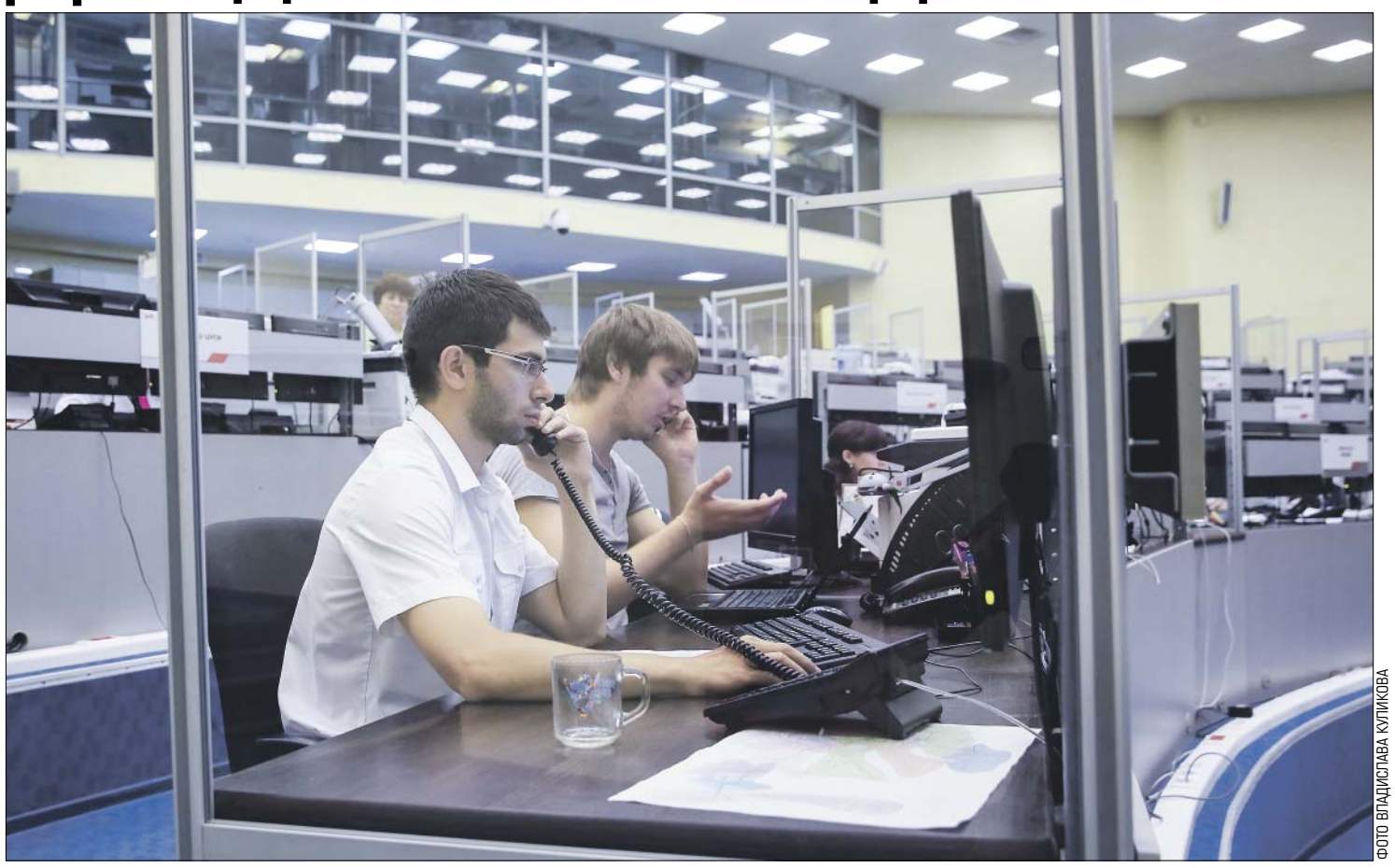


ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

В новую компанию перешли специалисты, обслуживающие вычислительную технику и Call-центр службы поддержки пользователей

НА ОТДЫХ ВСЕЙ СЕМЬЁЙ СТР. 3

НОМИНАЛ — НЕ РЕАЛЬНОСТЬ СТР. 3

РАСПЛАТА ПО СЧЕТАМ СТР. 4

ИНФОРМАЦИЯ С ДЕФИЦИТОМ СТР. 6

СОГЛАШЕНИЕ

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Члены профсоюза — работники новой компании ООО «ОСК «ИнфоТранс» — получили от работодателя на один год пакет гарантированных социальных льгот. Соглашение об этом подписали первичная профсоюзная организация и руководство компании.

В феврале этого года правление ОАО «РЖД» решило передать комплекс работ по обслуживанию средств вычислительной техники и Call-центра службы поддержки пользователей от Главного вычислительного центра сторонней компании — ООО «ОСК «ИнфоТранс». А 2 августа в ней была создана первичная профсоюзная организация. При поддержке ЦК РОСПРОФЖЕЛ она стала вести с работодателем переговоры о сохранении работникам льгот и гарантий, действовавших в РЖД, которых они могли лишиться, перейдя на новую работу.

Как рассказал председатель ТЕРПРОФЖЕЛ МОСЖЕЛТРАНС Сергей Сироткин, первым результатом переговоров стал документ «О дополнительных социальных льготах и гарантиях работникам — членам РОСПРОФЖЕЛ». Он зафиксировал намерение сторон выстроить взаимоотношения на основе принципов социального партнёрства и выполнять обязательства и договорённости.

По большей части документ касается работников профсоюза и профсоюзных активистов, но есть в нём плюсы и для рядовых членов профсоюза. «А льготы и гарантии, предусмотренные колдоговором, то есть те, которыми работники пользовались в РЖД, — «ОСК «ИнфоТранс» обязана предоставлять им в течение года. Финансовые средства на эти цели гарантировало выделить ОАО «РЖД». Сейчас департамент социального партнёрства, труда и заработной платы ЦК РОСПРОФЖЕЛ проводит переговоры с представителями работодателя по тексту соглашения, которое закрепит сохранение за сотрудниками рабочих мест в аналогичных с ГВЦ условиях труда, заработную плату и гарантии колдоговора РЖД.

Ну а пока «ОСК «ИнфоТранс» обязуется не препятствовать созданию и функционированию в компании структур РОСПРОФЖЕЛ, а при заключении трудового договора с работником не мешать его вступлению в члены профсоюза. Также «ИнфоТранс» обязуется не увольнять, не причинять ущерб работнику, принимающему участие в профсоюзной деятельности.

Если же членам выборного органа ППО предстоит стать делегатами пленумов или конференций, созываемых вышестоящими органами профсоюза, а также участвовать в работе выборных коллегиальных органов РОСПРОФЖЕЛ или же выезжать на краткосрочную профсоюзную учёбу, то «ИнфоТранс» будет освобождать их от основной работы с сохранением среднего заработка до 6 дней в году.

Члены выборного органа ППО «ОСК «ИнфоТранс» — профсоюзный комитет, контрольно-ревизионная комиссия, комитет цеховой организации — будут иметь не менее четырёх часов в неделю для выполнения ими общественных обязанностей. При этом на это время средняя заработная плата им сохранится.

Что же касается рядовых членов профсоюза, то список их льгот пока невелик. Соглашение гарантирует дополнительные оплачиваемые отпуска в случае бракосочетания, родителям молодожёнов, отцу при выписке новорождённого ребёнка из роддома и один день усыновителю ребёнка, а также в других нестандартных случаях.

Соглашение накладывает обязанности на профсоюзную организацию. Это выполнение уставных целей и задач профсоюза, развитие социального партнёрства. ППО также обязуется участвовать в работе комиссий: по охране труда, аттестации на соответствие занимаемой должности, утверждающей результаты специальной оценки условий труда.

ППО должна способствовать предотвращению трудовых споров и участвовать в их разрешении. Появятся у молодой первички и не столь серьёзные, но более приятные обязанности. Например, ходатайствовать о выдвижении профсоюзных активистов на награждение, премировать членов профсоюза за активное участие в общественной, культурной и спортивной жизни. Заниматься организацией праздничных мероприятий — таких, как День железнодорожника.

«Соглашение подписано на один год, но это уже некая основа для обсуждения будущего коллективного договора. Сегодня в компании работает 1804 человека, из них членов профсоюза — 650 человек. Мы же хотим набрать более 50% членов и официально предложить работодателю заключить коллективный договор. У нас есть хорошая точка отсчёта — Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта, от него мы оттолкнёмся, наполняя коллективный договор ООО «ОСК «ИнфоТранс», — рассказал Сергей Сироткин.

Магистральная проверка

АКЦИЯ

ЯНА МИХАЙЛОВА,
внешт. корр. «Сигнала»

На Северо-Кавказской железной дороге прошёл «Магистральный диктант», организованный Дорпрофжел и молодёжным активом магистрали.

Диктант писали железнодорожники двух регионов дороги — Минераловодского и Краснодарского.

«Текстом диктанта стало произведение Алексея Иванова «Поезд «Чусовская — Тагил», — сообщил один из организаторов мероприятия электромеханик Минераловодской дистанции сигнализации централизации и блокировки Леонтий Дудкин. — Профсоюз договорился с преподавателем русского языка одного из колледжей Минеральных Вод, который провёл диктант и сейчас занимается проверкой работ. Кроме того, профсоюз закупил канцелярские принадлежности. После подведения итогов будет принято решение о поощрении тех, кто сделал меньше всего ошибок». В Минераловодском регионе знание русского языка проверили более 50 человек.

Идея «Магистрального диктанта» возникла после проведения всероссийского «Тотального диктанта».

«Весной во время подготовки к «Тотальному» выяснили, что на дороге много желающих проверить свои знания, — говорит начальник сектора реализации молодёжной политики Ольга Дубровина. — Поэтому решили провести подобное мероприятие, но только для железнодорожников».

Идею железнодорожники поддержали. Желание непредвзято оценить свои знания стало основным побудительным мотивом для участия в акции.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 2

СИГНАЛ
№33 (885) 21 — 27 сентября 2017 года

Химчистка почистит чисто

КОЛДОГОВОР

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Машинисты, дежурные по станции и кассиры «Московского метрополитена» в новом году смогут сдавать форменную и фирменную одежду в химчистку за счёт работодателя. Такую возможность им предоставил Коллективный договор на 2018-2020 годы, прошедший уведомительную регистрацию в Департаменте труда и социальной защиты Москвы.

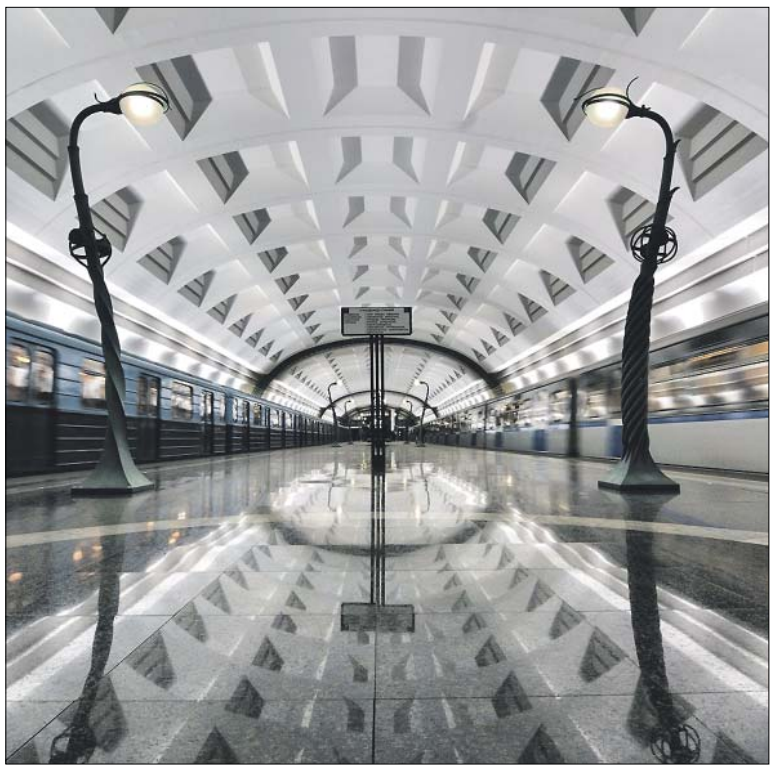
Сегодня работники живут по документу, действующему до конца этого года, а 1 января 2018-го вступит в действие новый колдоговор.

«Разработка и заключение нового коллективного договора проводилась в рамках социального партнёрства. Один из обсуждаемых во время переговоров с работодателем вопросов — сохранение льгот и гарантий для работников, которые трудятся в условиях с вредными факторами. А таких сегодня более 10 тысяч человек. В результате переговоров удалось сохранить все льготы и гарантии для этой категории работников», — рассказал председатель Дорпрофжел на Московском метрополитене Владислав Еланский.

> «Машинисты, дежурные по станции и кассиры «Московского метрополитена» в новом году смогут сдавать форменную и фирменную одежду в химчистку за счёт работодателя

Кстати, на время действия нового колдоговора работодатель будет на 33% больше тратить средств на меры по социальной защите работников и членов их семей, проведение культурно-массовых, спортивных и физкультурно-оздоровительных мероприятий, детской оздоровительной кампании и санаторно-курортного лечения.

Ну и, конечно же, в новом договоре также сохранены такие важные гарантии как: вознаграждение за выслугу лет в зависимости от стажа работы; вознаграждение по итогам работы за год в зависимости от стажа работы; единовременное поощрение за труд на метрополитене при расторжении трудового договора по инициативе работника в связи с уходом на пенсию впервые (выплачивается в зависимости от стажа работы); выплаты на транспортные расходы работников при уходе в отпуск; оказание материальной помощи; бесплатный проезд по железным дорогам в пригородном сообщении от места жительства до места работы и обратно в пределах Московской области; выплаты единовременного пособия при рождении ребёнка.



С января следующего года Московский метрополитен будет жить по новому колдоговору

Подошли капитально

УСЛОВИЯ ТРУДА

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В здании резерва проводников пассажирского вагонного депо Москва Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания», о состоянии которого писал «Сигнал» (№22), идёт капитальный ремонт.

Проводится обновление внутренних помещений, в том числе — комнат отдыха и фасада здания.

В комнате для приёма пищи цеха деповского ремонта работы уже закончены. Помещение приведено в надлежащий вид. Куплена новая мебель. Занавески и жалюзи заменены на новые. Бытовая техника: холодильники, микроволновые печи, плита в полной исправности.

Что касается спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты, которые в первом полугодии не поставлялись из-за невыполнения Росжелдорснабом своих обязательств, то благодаря совместной работе профсоюзной организации и руководства АО «ФПК» положение существенно улучшилось.

2017 — ГОД ПРОФСОЮЗНОЙ ИНФОРМАЦИИ

Чтобы помнили

ФОТО АВТОРА

НАТАЛЬЯ ДУБНИКОВА,
ведущий специалист Московско-Смоленского регионального обособленного подразделения Дорпрофсожа

Подведены итоги смотра-конкурса на «Лучшую памятку члену профсоюза» среди первичек Московско-Смоленского региона МЖД.

Первичные профсоюзные организации представили конкурсной комиссии макеты памяток для членов профсоюза, которая оценивала их по таким критериям, как оригинальность, убедительность, применимость, мотивационная составляющая, креатив.

Победителями стали первичные профсоюзные организации ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш», эксплуатационного локомотивного депо им. Ильича, Московской дирекции скоростного сообщения.

Конкурс был организован для повышения профессионализма и информационной культуры профсоюзных кадров и актива, усиления мотивации профсоюзного членства.

Магистральная проверка

**ОКОНЧАНИЕ.
НАЧАЛО НА 1-Й СТРАНИЦЕ**

«Стараюсь принимать участие во всех мероприятиях Дорпрофжел, — говорит электромеханик участка производства Минеральные Воды Северо-Кавказской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Александр Горлачев. — В этот раз хотел проверить свои знания. Школу окончил давно, но к диктанту специально не готовился, так что, возможно, написал не на «отлично». Впрочем, текст был не из самых сложных.

В Краснодарском регионе проверить свои знания в выходной день пришли более 60 человек. Так что инициатива Дорпрофжел и сектора реализации молодёжной политики Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики СКЖД оказалась востребованной.

«Профсоюзы всегда занимались не только социально-экономической защитой работников, но и их культурным развитием, самообразованием, — отметила заместитель председателя Дорпрофжел на СКЖД Маргарита Королёва. — Мы рады, что, несмотря на загруженность, в акции приняло участие большое количество желающих».

СПРАВКА

Знания железнодорожников проверяли на базе Минераловодского филиала Ростовского государственного университета путей сообщения и Краснодарского подразделения Северо-Кавказского учебного центра профессиональных квалификаций.

ФОТО ТАТЬЯНЫ ПОЛИЩУК

Участники акции сегодня ждут результатов диктанта

На отдых всей семьёй

Светлана Исакова,
заведующий отделом социально-экономической защиты Дорпрофжел на ОЖД:

— Вопрос семейного отдыха регулярно поднимается на собраниях и конференциях по подведению итогов выполнения коллективных договоров. Ведь в последнее время отдых с членами семьи становится практически недоступным для железнодорожников из-за порядка оплаты путёвок и уменьшения бюджетов дирекций на оздоровление.

Здравницы АО «РЖД-Здоровье» принимают вместе с работником членов его семьи, в том числе детей от 14 до 18 лет, с оплатой 50% от полной стоимости путёвки. У железнодорожников есть желание поехать на Черноморское побережье или в санаторий вместе с семьей. Но доплата настолько велика по сравнению с той, которую за себя вносит работник, что это заставляет его искать более бюджетные варианты. В итоге железнодорожники отказываются отдыхать с семьями в санаториях и здравницах Октябрьской дороги и «РЖД-Здоровье».

Да, профсоюз организовывает культурно-массовые и спортивные мероприятия в формате семейных праздников. Но это не оздоровление! А между тем не стоит забывать, что здоровье — основа эффективной и качественной работы. Поэтому наступило время, когда необходимо найти пути решения проблемы. Необходимо вернуться к практике семейных путёвок, пересмотреть политику их ценообразования: увеличить бюджеты на эти цели или уменьшить частичную оплату стоимости для членов семьи. Например, для детей до 14 лет снизить до 20%.

Отмечу и то, что уже несколько лет поднимается вопрос организации специализированных заездов в здравницы для семей, имеющих детей-инвалидов. Для такой программы, например, можно использовать санатории с удобным спуском к пляжу. А чтобы родители и принимающая сторона смогли спланировать свой приезд заранее, при составлении корпоративного заказа путёвок по программам «Мать и дитя», «Семейный пакет» можно внести соответствующие пометки.

Элементарные правила безопасности

Вадим Валиев,
технический инспектор труда Тындинского филиала Дорпрофжел на ДВЖД:

— За прошедшие восемь месяцев этого года техническая инспекция труда Тындинского филиала провела 51 проверку. Выявлено 290 нарушений, по которым выдано шесть требований о привлечении к дисциплинарной ответственности семи должностных лиц, 77 требований о приостановке производственных процессов, ход которых угрожал жизни и здоровью работников.

Проверки показывают повторяемость нарушений. В первую очередь это нарушения в обучении, проверке знаний и проведении инструктажа по охране труда. Инструктажи проводят ответственные лица, которые сами в этом направлении не получили специальных знаний в учебном центре. В протоколах проверки знаний и журналах регистрации инструктажа отсутствуют подписи инструктируемых работников. Из чего напрашивается вывод, что обучение не проведено. При повторном инструктаже работников, совмещающих вторую профессию, к примеру, стропальщик, сигналист, не ведётся речи об инструкциях для второй профессии.

Не обращается внимание на требования о выдаче смывающих и обезвреживающих средств защиты: мыла, кремов, гелей. Конкретно — не оформляются личные карточки их учёта. В некоторых случаях работники не получают мыло каждый месяц, как это положено. Выявляются случаи, когда работники остаются без спецодежды. Они, конечно, единичны, в основном по истечении срока носки СИЗ.

Допускаются отступления от требований «Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей», а также «Инструкции по применению и испытанию средств защиты, используемых в электроустановках». В некоторых подразделениях работники пользуются средствами защиты от поражения электрическим током, сварочными аппаратами с истекшими сроками испытаний. Не осуществляется осмотр видимой части заземляющих устройств, который должен проходить раз в полгода. Переносные и передвижные электроприёмники и некоторые виды средств защиты не оформляются в специальных журналах. На щитовых отсутствуют диспетчерские наименования и знаки опасности.

Анализируя итоги проверок, приходится констатировать, что количество и характер выявленных нарушений не меняются, и меньше их не становится. Хуже того, наблюдается тенденция к повторяемости. Особенно это видно на производственных участках и в цехах. Задаю вопрос мастеру: «Почему отсутствует подпись работника в журнале за инструктаж?». В ответ слышу одно и то же: «Недоглядел».

А почему же сам работник не видит своих недоработок? Ведь никто не отменял статью Трудового кодекса об обязанностях работника в области охраны труда, где в одном из пунктов сказано, что он обязан проходить инструктаж по охране труда и поставить свою подпись в журнале. И таких «почему» много. Почему не ведётся система КСОТ-П? Почему не оформляются карточки, журналы? Почему не сдаются средства защиты на испытание? И так далее…

И такие факты встречаются повсеместно. Результат такого отношения может быть самым плачевным. А сколько можно было предотвратить трагедий: вывести человека из опасной зоны, не допустить его до работы, провести полноценный инструктаж, жёстко проконтролировать процесс производства, оградить, как положено, место работы, соблюдать трудовую дисциплину. Ибо всё это в совокупности обязательно предотвратит беду.

Руководителям среднего звена важно понимать, что в прямом подчинении у них бригады работников, с которыми они находятся в контакте, ведут диалог, контролируют производственный процесс. На них также возложены определённые обязанности и ответственность в различных вопросах производственной безопасности. От того, как проведён инструктаж по охране труда, каким инструментом обеспечена бригада, в какой одежде сегодня люди вышли на рабочее место, зависят профилактика травматизма, здоровье, а порой и жизнь.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Региональная дирекция тяги не смогла ответить на вопрос, почему у работников локомотивного комплекса падает реальная зарплата

Номинал — не реальность

Константин Симонов,
председатель Дорпрофжел на ЮВЖД:

— Заработная плата рядовых работников Юго-Восточной дирекции тяги номинально растёт, но фактически снижается.

В мае среднемесячная зарплата работников структурных подразделений ОАО «РЖД» на полигоне дороги в основной деятельности составила 36713 рублей и возросла к маю 2016 года на 8,4%, реальная — повысилась на 4,2%. Рост характерен для большинства региональных дирекций. И только дирекция тяги выбивалась из общей картины.

Так, у машинистов-инструкторов при росте номинальной зарплаты на 2,1% реальная снизилась на 1,9%. У техников-расшифровщиков скоростемерных лент при росте номинальной на 2% произошло снижение реальной на те же два процента. А у приёмщиков локомотивов упала как номинальная, так и реальная.

И это очень неприятная тенденция. Цены на продукты растут, а с такой зарплатой жизненный уровень железнодорожников падает намного быстрее. И в жизни это падение ощущается отчётливее, чем цифры и проценты в финансовых документах.

И ведь профессия у машинистов и помощников, которые являются главной движущей силой железных дорог, такая, что обучаться ей долго, а альтернативы в трудоустройстве нет. В Воронеже, например, нет даже трамвайного депо, куда бы мог пойти работать машинист или помощник.

Складывается ощущение, что безальтернативность трудоустройства подталкивает руководство к «закручиванию гаек». Оно действует по принципу: куда они денутся? Пусть сначала попробуют найти работу с сопоставимым уровнем дохода.

Но ведь локомотивные бригады не набирают на улице, их учат, вкладывая немалые средства. А затем машинисты и помощники работают на безопасность перевозок, улучшают показатели работы. Но в итоге получают меньше денег.

В интересах работников в начале июня профсоюз обратился к руководству Юго-Восточной дирекции тяги с просьбой проанализировать причины снижения зарплаты и нормализовать ситуацию. О принятых мерах попросили проинформировать Дорпрофжел на ЮВЖД.

Однако в июле ответа не было, а по итогам полугодия оказалось, что реальная заработная плата в Юго-Восточной дирекции тяги при росте номинальной на 2,7% снизилась на 1,6%. Снижение допущено практически по всем профессиям. Мы обратились в дирекцию снова. В итоге пришёл ответ на первое обращение. Вот как хочешь, так и понимай этот запоздалый ответ. Приведённые в письме проценты и цифры мы и так знали. А вот почему премии за основные результаты деятельности снижены и как исправить ситуацию — ни слова.

Поэтому пришлось обратиться к начальнику Центральной дирекции тяги Олегу Валинскому с просьбой разобраться в ситуации с зарплатой. Что же касается долгой истории с ответами на наши обращения, то мы попросили руководство Дирекции тяги объяснить региональному филиалу недопустимость подобного отношения к обращениям представителя работников. Ведь оно не отвечает принципам социально-партнёрских отношений, действующим в ОАО «РЖД».

СИГНАЛ
№33 (885) 21 — 27 сентября 2017 года

Расплата по счетам

WWW.MEHZ.RU

Температура жидкого чугуна контролируется периодически (три раза за плавку) термопарой погружения по прибору «Сталь-4М».

СИТУАЦИЯ

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

На Ишимском механическом заводе погасили долги перед работниками.

> «Постепенно стали снижаться заработки. Сначала — за счёт оформления режима неполной занятости, потом — за счёт невыплат премии административно-управленческому персоналу

С месячным опозданием была выплачена заработная плата за март (3,3 млн рублей), май (4,06 млн рублей) и июнь (4,07 млн рублей). Всего задержки по зарплате в этом году составили 11,44 млн рублей.

По словам правового инспектора Тюменского филиала Дорпрофжел на Свердловской дороге Ольги Якушевой, проблемы на предприятии начались в 2015 году. «Постепенно стали снижаться заработки. Сначала — за счёт оформления режима неполной занятости, потом — за счёт невыплат премии административно-управленческому персоналу. В прошлом году тоже были задержки заработной платы — на общую сумму в восемь миллионов рублей», — уточнила она.

Ишимский завод, где производят радиаторы для тепловозов и запасные части для подвижного состава, отметил в этом году своё 75-летие. На предприятии трудятся представители рабочих династий — сыновья, внуки, правнуки тех, кто в годы военного лихолетья закладывал его фундамент, кто трудился здесь в мирные годы. Люди болеют за свой завод. Поэтому и соглашались терпеть, не искали другой работы.

В 2016 году, когда начались задержки заработной платы, председатель профсоюзной первички сотрудник отдела кадров Наталья Ропалец, а затем её преемник технолог Евгений Окунь писали представления руководству с требованием погасить задолженности. Ольгой Якушевой были внесены представления по данному факту, неоднократно проводились беседы с генеральным директором завода Евгением Федоренко об обязанности работодателя своевременно выплачивать работникам заработную плату.

Состоялась встреча администрации с трудовым коллективом, в которой участвовал руководитель Тюменского филиала Дорпрофжел на Свердловской дороге Алексей Куцерыб.

«На той встрече меня потрясла позиция рабочих, — вспоминает Ольга Якушева. — Они восприняли происходящее как личную трагедию. И были согласны потерпеть, только бы завод не обанкротился. А руководители завода лишь объясняли, что нет средств, хотя продукция предприятия востребована. Собрание показало, насколько выросла социальная напряженность и накалена ситуация в коллективе».

Заместитель генерального директора АО «Ишимский механический завод» Сергей Гультяев рассказал «Сигналу» о причинах задержки зарплаты: «Определяющую роль для потребителя играет стоимость товара. Но по указанию департамента экономики ОАО «РЖД» на 2017 год были проиндексированы цены на нашу продукцию. Поэтому на площадке B2B-center.ru для ООО «ТД ТМХС», доля которого от общего объема продаж составляет 70-80%, наши цены оказались неконкурентоспособными. Мы потеряли объём заявок на первый квартал этого года.

В 2016 году, когда ОАО «РЖД» изменило сроки оплаты, у сервисных компаний возникли трудности с погашением дебиторской задолженности перед заводом. А поставщики цветного металлопроката — основного сырья для производства — выставили требование о стопроцентной предоплате, увеличив сроки изготовления металлопроката до 120 дней. Образовался «кассовый разрыв», деньги за продукцию мы получали с большой задержкой. Отсюда — задолженности по зарплате, временный режим неполной рабочей недели, о чём мы рассказали коллективу».

По словам Сергея Гультяева, несмотря на то, что присутствие на рабочем месте во время действия режима неполной рабочей недели было необязательным, ряд работников коммерческой службы, бухгалтерии и планово-экономического одела, которым действительно небезразлична судьба предприятия, продолжали исполнять свои должностные обязанности и предпринимали все возможные усилия для исправления ситуации. «Сейчас предприятие работает в режиме полной занятости. При поступлении средств зарплата выплачивается с учётом всех компенсационных начислений за задержку. На данный момент долгов нет», — сказал он.

Возобновляются отношения и с ООО «Торговый дом «ТМХС», готовится подписание дополнительного соглашения. Тем не менее, профсоюзная организация завода и правовая инспекция труда профсоюза будут контролировать выплату заработной платы.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

КОМПЬЮТЕР ТОЖЕ МОЖЕТ ОШИБАТЬСЯ

К внештатному правовому инспектору труда — председателю ППО моторвагонного депо Новомосковск-1 Георгию Меркулову обратился слесарь по ремонту подвижного состава с просьбой выяснить, по каким причинам ему не выплатили вознаграждение за преданность компании.

Была проведена проверка, которая установила, что причиной послужила техническая ошибка в работе программного обеспечения.

Вознаграждение за преданность компании — а это более 64 тысяч рублей — сотрудник депо получил в течение двух дней.

БЕЗ ЛИЧНОГО СОГЛАСИЯ ДАЖЕ ВРЕМЕННО НЕ ПЕРЕВЕДУТ

В профсоюзный комитет Алтайского центра организации работы железнодорожных станций обратился дежурный по станции Световская. Он был переведён приказом на должность начальника станции на период отпуска действующего руководителя. Но личного согласия на это он не давал, исполнять обязанности отказывался. Тем не менее приказ издали. Разобравшись в ситуации и переговорив с работодателем, профсоюзный комитет настоял на отмене приказа о временном переводе работника без его согласия на другую должность.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ РАБОТА — ТОЛЬКО С ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ОПЛАТОЙ

К правовому инспектору труда Улан-Удэнского филиала Дорпрофжел на Восточно-Сибирской дороге Татьяне Стельмащук обратились монтёры пути Слюдянской дистанции пути. Кроме основных обязанностей, они трудились и водителями, доставляя сотрудников, инструмент и оборудование к месту работ. Проверка выявила, что работникам не доплачивали за совмещение профессий. Нарушение устранили. Теперь все работники дистанции получают надбавку в размере 20% от тарифной ставки за время, отработанное в качестве водителей.

ПООЩРЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПО КОЛДОГОВОРУ

В правовую инспекцию труда Дорпрофжел на Забайкальской дороге обратился работник дистанции инженерных сооружений дирекции инфраструктуры.

Его уволили по статье 77 Трудового кодекса в связи с отсутствием у работодателя работы, соответствующей медицинскому заключению. Но при увольнении не выплатили единовременное поощрение за добросовестный труд в размере трёх среднемесячных заработков. После вмешательства профсоюза работник получил причитающуюся ему выплату — более 115 тысяч рублей.

Работа правовой инспекции труда профсоюза

в августе 2017 года

ПРОВЕДЕНО
310 проверок,

ВЫЯВЛЕНО
578 фактов нарушений, из них:

141 — режима рабочего времени и времени отдыха

179 — порядка оплаты труда и предоставления иных выплат

ВЫДАНО
193 представления
об устранении нарушений норм трудового законодательства, коллективных договоров, локальных нормативных актов;
возвращено работникам
14 986 065 руб.

«Профсоюзная работа — как кислород в воздухе»

ИНТЕРВЬЮ

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Акционерное общество «БетЭлТранс» (БЭТ) — крупнейший в стране производитель железобетонных шпал и других элементов верхнего строения пути. О том, как БЭТ живёт сегодня, «Сигналу» рассказал председатель профсоюзной организации компании Анатолий Бирюков.

— Анатолий Михайлович, насколько кризисные явления в экономике повлияли на работу предприятия?

— Работники достойно пережили кризисные 2014-2015 годы, когда штатная численность была вынужденно сокращена более чем на треть и неоднократно вводился режим неполного рабочего времени. Сейчас же наблюдается стабилизация и даже некоторый рост заказов. В первом полугодии зарплата работников увеличилась на 3,7%. Идёт дополнительный приём людей — с прошлого года в штат принято 140 человек. Люди с временной работы переводятся на постоянную. Так что у рабочих всех девяти заводов появилась возможность спокойно работать и с оптимизмом смотреть в будущее.

ЦИФРА

На четырёх заводах — Вяземском, Кавказском, Лискинском и Челябинском — 100% профсоюзное членство.

— Всё-таки производство достаточно вредное. Как обстоят дела с охраной труда?

— Во вредных, неустранимых по своей природе условиях трудится более половины работников компании. Этим во многом и определяется постоянное внимание к охране труда. Вкладываются значительные средства в устранение или уменьшение воздействия вредных факторов, предпринимаются различные меры и даже имеются некоторые достижения. Но вопросы охраны труда не терпят расслабленности и самоуспокоения — к сожалению, в этом году мы получили два случая травматизма, один летальный и один тяжёлый. И все на одном заводе. Завод крупный, сложный. Каких только мер по нему мы ни предпринимали! Выезжали туда с заместителем генерального директора по производству. Собирали весь инженерно-технический и управленческий персонал, от мастеров и бригадиров до начальников цехов и руководителей завода. Сверхжёсткий был разговор, и на какое-то время удалось стабилизировать положение. Главная проблема заключается в людях. И это адресуется не только к рабочим, а в большей степени к представителям управленческих структур.

Пытаясь вовлечь людей в борьбу за обеспечение безтравматичного труда, профком еще в конце 2012 года одобрил инициативу рабочих комплексной бригады формовочного цеха Завода ЖБИ №6 (Энгельс, Саратовская область) «Безопасность каждого — ответственность общая». Там, помимо прочего, говорилось, что за каждый случай нарушения работником техники безопасности (подчеркиваю — не травматизма, а техники безопасности) члены бригады готовы отвечать уменьшением премии всех, вплоть до полного её лишения — в зависимости от тяжести нарушения. Рабочие всех заводов не просто поддержали — они по примеру рабочих Вяземского, Челябинского и Лискинского заводов расписались в её поддержку. И эффект был! В 2013-м травматизм был снижен в два раза, а в 2014-м был всего один лёгкий случай.

— И в чём причина возврата к старому?

— В людях. Были перипетии со спадом производства, с сокращениями, и про общую ответственность как-то забыли. Да и новые люди пришли. Понимаете, технически всё обеспечено для безопасного труда. Линии автоматизированы, везде стоят датчики, и если человек окажется там, где его в принципе быть не должно, — датчик сработает, и линия встанет. Введено видеонаблюдение. Но ничто не может заменить пресловутый человеческий фактор. Мы стараемся максимально активизировать работу общественных уполномоченных по охране труда. Сколько их должно быть на предприятии? Убеждён: чем больше, тем лучше. Даже если «общественник» сам не будет нарушать требования техники безопасности, это уже значительный плюс в борьбе за безопасный труд.

— Этим летом в холдинге «РЖД» возникла серьёзная проблема с поставками спецодежды. У вас было что-то подобное?

> **«Понимание было, но наши вопросы явно воспринимались как менее острые по сравнению с проблемами в поставках анкера, цемента, щебня и песка**

— В последние пять лет проблем не было. Но не так давно поменялся поставщик. И вопросы появились: то одежда и обувь с нареканиями по качеству, то некомплект, то срыв поставки. Профсоюзный актив провёл мониторинг, неоднократно встречался по этим вопросам с заместителем генерального директора. Понимание было, но наши вопросы явно воспринимались как менее острые по сравнению с проблемами в поставках анкера, цемента, щебня и песка. Но мы собрали профком БЭТа, в режиме видеоселектора обеспечили участие всех председателей первичек, заслушали отчёты заместителя генерального директора по снабжению и руководителя фирмы-поставщика, высказали претензии и пожелание не доводить дело до нового рассмотрения на профкоме, потому что в таком случае будем добиваться «организационных выводов». Нас поняли — по информации со всех заводов, ситуация коренным образом изменилась. Посмотрим, но в конце года обязательно подведём итоги.

— Что бы вы назвали в ряду своих достижений на посту председателя профсоюзной организации?

— Сумел наладить социальное партнёрство и в БЭТе в целом, и на уровне каждого завода. Стали нормой постоянные встречи генерального директора, руководителей заводов с профактивом, участие при необходимости в заседаниях профкомов, собраниях, конференциях. И хотя у нас сменились руководители общества и восьми заводов, этот настрой остаётся в силе. Директора понимают необходимость сильной профсоюзной организации на предприятии. Кстати, они сами являются членами профсоюза.

Мы смогли добиться заключения единого коллективного договора. Когда БЭТ только создавался, на каждом заводе были свои колдоговора. Пришлось поломать немало копий, доказывая необходимость единого, но который учитывает особенности каждого предприятия. Например, уже пятый год действует норма, согласно которой работникам Хабаровского завода железобетонных шпал и членам их семей компенсируют стоимость авиабилетов при перелёте на отдых «на материк».

Ну и, конечно, проведение спартакиад работников. Два года убеждал руководство в необходимости таких соревнований. Но от меня отмахивались. Затратное дело — ежегодно свозить в одно место 110-120 человек из Хабаровска, Новосибирска, Челябинска, из Новгородской, Нижегородской, Смоленской, Воронежской, Саратовской областей, Кубани. Чего стоит одна оплата проезда — никаких профсоюзных средств не хватит. Но уже первые финальные соревнования сняли вопросы. В этом году мы провели пятую спартакиаду. И из года в год наблюдаю одну и ту же картину — все свободные от соревнований «висят» на телефонах. Это звонят родные, друзья, руководители и директора заводов с вопросами о ходе соревнований, кто как выступил, какие заняты места. И ещё. Ребята с разных предприятий во время соревнований сдружились накрепко. А по возвращению домой с командами встречаются директора и другие руководители, благодарят их за поддержание «марки» завода. Стоит ли удивляться, что за время проведения спартакиад количество постоянно занимающихся физической культурой возросло на заводах в разы.

Недавно в нашем обществе сменился собственник, 75% акций теперь принадлежат частному акционеру, ну и, естественно, пришло новое руководство. Ожидания были настороженные. На первой встрече с новым генеральным директором Сергеем Сергеевичем Мельниковым я обговорил круг проблем, которые предстоит решать, и, конечно, поставил вопрос спартакиады. Откровенно рассказал о финансовых и организационных трудностях. Генеральный директор услышал доводы и высказался за проведение мероприятия.

— И каков процент профсоюзного членства?

— 98,82%. На четырёх заводах — Вяземском, Кавказском, Лискинском и Челябинском — 100%. Убежден, главная мотивация для человека вступить в профсоюз — это активная работа и принципиальная позиция первички. На встречах с профсоюзным активом постоянно провожу мысль, что профсоюзная работа — как кислород в воздухе. Пока он есть, все дышат, совершенно не замечая. Но попробуйте «перекрыть кран» — сразу начнутся поиски виновных.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУПИКОВА

На железной дороге без шпал — никуда

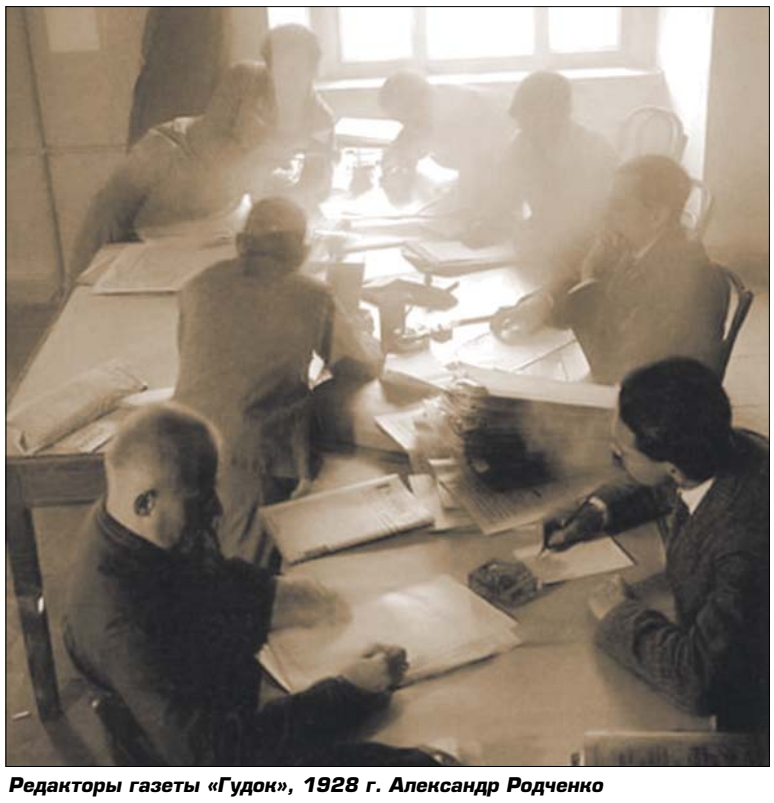
СИГНАЛ
№33 (885) 21 — 27 сентября 2017 года

2017 — ГОД ПРОФСОЮЗНОЙ ИНФОРМАЦИИ

Информация с дефицитом

МАРИНА АНИСЕНКО,
эксперт департамента социального партнёрства, труда и заработной платы ЦК профсоюза

Сегодня для информационной работы профсоюза существует немало возможностей: газеты, журналы, интернет-сайты, приложения для обмена информацией, группы в социальных сетях, рассылка смс-сообщений, позволяющие в максимально сжатые сроки донести до адресата необходимую информацию. Но так было не всегда. В начале прошлого века для членов профсоюза основными источниками информации служили печатные издания, главным из которых была газета «Гудок».



Редакторы газеты «Гудок», 1928 г. Александр Родченко

ГАЗЕТА ВЫШЛА, НОВОСТИ УСТАРЕЛИ

Впрочем, не всегда новости, опубликованные в печатных изданиях, можно было назвать новостями. Так, например, в «Гудке» за 1922 год корреспондент с Забайкальской железной дороги пишет, что работникам как воздух нужны известия из сердца республики, да и самим хотелось бы рассказать о жизни далёкой окраины. Но печатные издания из Москвы поступают нерегулярно, например, «Бюллетени Цектрана» —по 20 номеров одновременно. Был и более серьёзный случай — номер газеты «Гудок» за декабрь 1921 года в Иркутске получили только в августе 1922 года…

Выпуск номеров «Гудка» нередко задерживался в связи с дефицитом бумаги, а также из-за отсутствия света в типографии.

Со 2 по 4 октября 1922 года в Москве в Доме союзов проходил II съезд Всероссийского союза работников железнодорожного и водного транспорта. Делегаты съезда размещались в вагонах на железнодорожных вокзалах. Один из делегатов посетовал

> «Неоценима роль корреспондентов «Гудка», ведь в первые годы советской власти они становились проводниками линии профсоюза

на страницах «Гудка», что пришёл в свой вагон после вечернего заседания, а света нет. А так хотелось прочитать свежий номер газеты, проработать проекты резолюций съезда! Попросил проводника выдать свечку, но получить её, оказывается, можно было только утром с разрешения начальника станции. Не повезло делегату…

НЕ ЗНАЕШЬ, ЧТО НАПИСАНО, — РАССКАЖУТ

Или другое серьёзное препятствие для информирования. Корреспондент «Гудка» поинтересовался у дровокладок на станции Москва-Бутырская (дровокладка — устаревшая профессия, представители которой, в основном женщины, занимались подачей дров на паровозы), знают ли они про газету «Гудок». Женщины ответили: «Слыхали… Да не читаем только… Неграмотные мы». И такие работники, не обученные азам грамоты, трудились на транспорте повсеместно. Поэтому собкоры, рабкоры «Гудка» шли в массы. В обеденный перерыв или после работы в столовых, цехах, конторских помещениях они читали рабочим материалы газеты и обсуждали их. А уже по результатам таких дискуссий формировалась рубрика «Устный «Гудок». Кроме этого, в коллективах практиковалось постатейное чтение и обсуждение первых коллективных договоров, опубликованных в газете. Не зря считалось, что первые коллективные договоры в транспортной отрасли — плод коллективного труда.

«ГУДОК» ГУДИТ»

Информация о наиболее «острых» вопросах размещалась в рубрике «Гудок» гудит». На что же жаловались работники корреспондентам газеты?

Путейцы с Балтийской железной дороги — на отсутствие спецодежды. Одеты, обуты абы как: лёгонькие пиджачки, рваные, старенькие башмаки. Руки синие от холода. Каторжный труд. В лютый мороз, вьюгу, ночью и днём — всегда на посту. Зарплата — гроши. Причём женщины получали меньше мужчин, хотя и подбивку, и рихтовку выполняли наравне с ними.

Дровокладкам со станции Москва-Бутырская тоже «ничего не давали из одёжи: ни фартуков, ни рукавиц, ни брезентовых плащей. За всё время на бригаду из 23 женщин дали три пары лаптей. А на кой они леший, когда в каждый лапоть три ноги влезет: как его не привяжешь, он всё с ноги валится». Обедать приходилось между делом, на лавках. Плиты не обустроены. «Хотелось бы горяченького съесть, да подогреть негде. Принесёшь из дома хлеба да варёной картошки. Так и лопаешь всухомятку…».

«Особенно тяжёлое положение рабочих Кругобайкалья. Небольшая заработная плата, отсутствие местного рынка и полная невозможность иметь хотя бы незначительный огородишко вынуждают железнодорожников ездить за 300-400 вёрст за хлебом, картошкой, овощами. В нашем ведении 47 школ. Много мы получали из центра хороших вестей о том, что нам отпускается то 70, то 200, то 140 пайков для школьных работников. Но извещения-то были, а пайков так и нет. Надо спасать школы, чтобы не оставить за бортом семь тысяч учащихся».

8 ГУДОК. № 682

Что говорят цифры.

К СВЕДЕНИЮ ПОДПИСЧИКОВ.

Книжный склад ЦЕКТРАНА

НАУКА И ТЕХНИКА

ОБ'ЯВЛЕНИЕ.

Матрица газеты «Гудок», 1928 г. Александр Родченко

И реакция на материалы в рубрике «Гудок» Гудит» нередко была положительной для работников. Например, в Череповце после вмешательства редакции открыли баню, в «заразной» (инфекционной — Ред.) больнице на станции Москва-Курская восстановили в правах незаконно уволенных работников, работникам Московско-Казанской дороги выделено жильё, а управление Северных железных дорог в связи с невозможностью размена наладило выплату заработной платы мелкими купюрами. И таких примеров было немало.

Неоценима роль корреспондентов «Гудка», ведь в первые годы советской власти они становились проводниками линии Центрального комитета профсоюза. Хочется вспомнить и типографских работников, которые «сгорали» на работе, ведь издательское дело в то время было крайне вредным производством.

СПРАВКА

В 2017 году газете «Гудок» исполняется 100 лет. За это время «Гудок» издавался различными органами: профсоюзом железнодорожных мастерских и рабочих Петроградского и Московского железнодорожных узлов, ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта, ЦК союза работников железнодорожного и водного транспорта, НКПС и ЦК железнодорожников, шоферов и авиационных работников, МПС СССР и ЦК железнодорожников.

Поющие инженеры

ВЫПУСКНИКИ

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Московский институт инженеров путей сообщения, нынешний Российский университет транспорта, дал путёвку в жизнь многим творческий людям. Это и создатель Клуба весёлых и находчивых Анатолий Масляков, и один из столпов современного российского телевидения Анатолий Лысенко, и драматург Виктор Славкин, и многие другие.

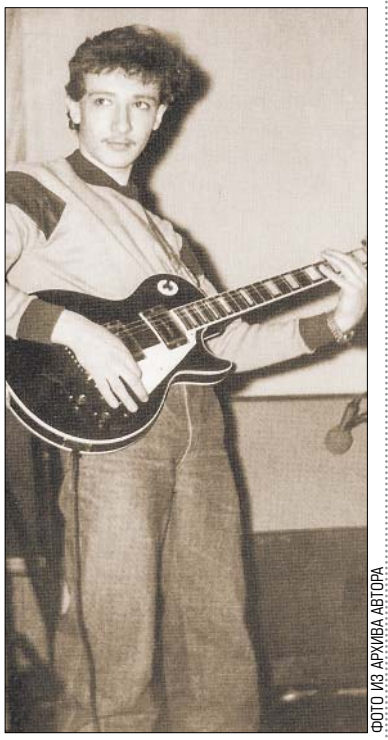


ФОТО ИЗ АРХИВА АВТОРА

Евгений Хавтан в МИИТе

Но особо урожайным выдался «музыкантский призыв» МИИТа. Дело в том, что в благословенные времена брежневского «застоя» многие родители не считали, что музыкант — это профессия. И направляли своих чад в вуз, гарантирующий стабильный путь в жизни. Так произошло и с Евгением Хавтаном, создателем группы «Браво», и с Сергеем Галаниным, лидером группы «СерьГа», и с рокером Крисом Кельми, и с певцами и композиторами Вячеславом Малежиком и Владимиром Кузьминым.

Интересно, что наибольшая концентрация музыкантов на единицу площади приходилась в нынешнем Институте пути, строительства и сооружений (ИПСС), на «Мостах и тоннелях» — видимо, сказывалась близость миииитовского Дворца культуры. Во всяком случае, Хавтан и Галанин пересеклись именно там, подружились и в 1982 году «влились» в первую свою группу «Редкая птица». В дальнейшем, правда, их пути разошлись — Галанин институт окончил и даже некоторое время успел поработать по специальности в центральной лаборатории Мосметростроя, где курировал станции «Добрынинская» и «Пражская». У Хавтана же с учёбой были трудности. Как свидетельствует сайт «Артель МИИТ», «10 лет профессора и доценты пытались научить его строительным премудростям: то на дневном отделении, то на вечернем, то опять на дневном. Но тщетно. Два академа и один повтор сделали своё чёрное дело: к моменту защиты студент Хавтан с ужасом обнаружил, что не знает даже размеров стандартного кирпича».

С горбачёвской «перестройкой» ДК МИИТа вообще стал крупным центром московской рок-жизни — 8 июня 1986 года там прогремела «Рок-панорама». Она была впервые организована Московской рок-лабораторией под девизом «Движение в сторону весны». На фестивале выступили и «Браво», и «Бригада С», и «Кино», и «Аквариум», и примкнувшая к ним «Алиса». Но фурор вызвал «Николай Коперник» — на его выступлении впервые за историю московских концертных программ зрителям позволили вставать с мест и танцевать в проходах между рядами.

На «Мостах и тоннелях» учились также Владимир Кузьмин и Крис Кельми, причём на одном курсе. Только если первый решил «дезертировать» на втором курсе, то второй благополучно доучился, продолжил обучение в аспирантуре в 1977-1980 годах и участвовал в строительстве тоннеля в Краснодарском крае.

Как пишет Алексей Певчев в книге «Браво»: авторизованная биография группы», «воздух свободы наполнял студенческие аудитории, кафе и курилки. Между учебными парами, а иногда и во время них, шли купля-продажа и натуральный обмен дисками, катушками с записями зарубежных артистов и шмотками стран загнивающего капитализма… Коллективы вроде «Deep Purple», «Led Zeppelin», «Black Sabbath», «Queen» и «Sweet» у будущих инженеров транспорта и специалистов по мостам и тоннелям котировались высоко, но наиболее продвинутая часть отдавала предпочтение новым мелодиям и ритмам».

Ну и любители других музыкальных жанров тоже находили пристанище под крышей МИИТа — так, ИПСС окончил тенор Молодёжной оперной программы Большого театра Сергей Радченко. Окончил вуз, но через полтора года работы по специальности решил себя посвятить музыке виолончелист Виктор Агранович, который работает в области симфонической, хоровой, театральной, джазовой музыки. Гуманитарный институт МИИТа выпустил в большую жизнь Александра Жвакина, автора-исполнителя песен в жанрах хип-хоп и электрорэп, прячущегося под «заграничным» псевдонимом «Loc-Dog».

Вступить не поздно

КОНСУЛЬТАЦИЯ

Специалисты негосударственного пенсионного фонда «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» отвечают на вопросы читателей «Сигнала».

Мне 50 лет, и я жалею, что не вступил в корпоративную пенсионную систему в своё время. Сейчас я хочу открыть счёт в фонде и перечислить сразу значительную сумму. Это возможно?

Иван Корнеев

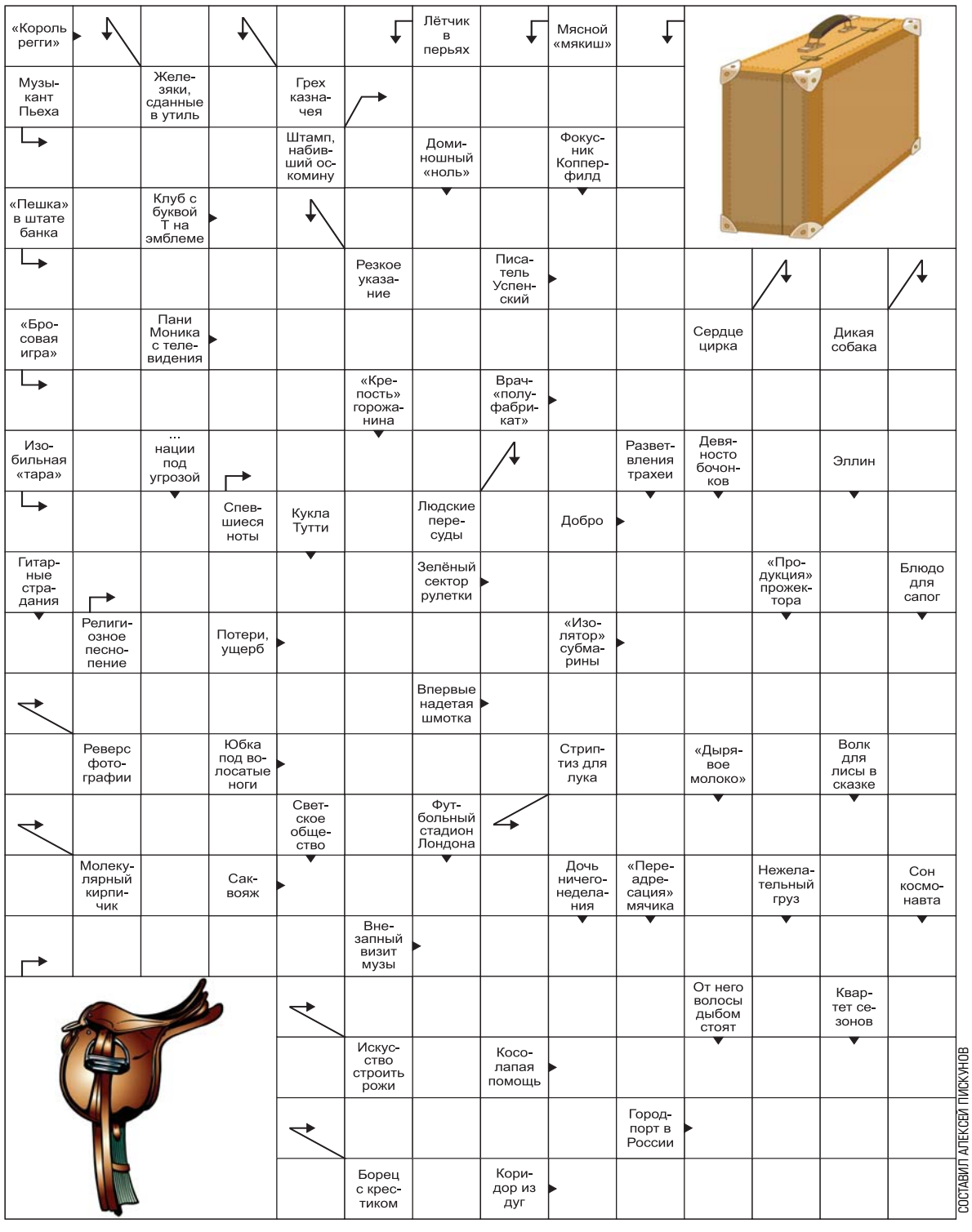
Да, это возможно. Но прежде всего рекомендуем вам всё-таки вступить в корпоративную пенсионную систему, так как в этом случае не только вы, но и работодатель будет пополнять ваш пенсионный счет. А уже участвуя в корпоративной пенсионной системе, вы можете делать дополнительные пенсионные взносы — их размер и периодичность уплаты вы определяете самостоятельно. Фонд будет инвестировать эти средства и начислять вам ежегодный доход. Так за 10 лет вы успеете накопить солидную сумму и обеспечить себе хорошую прибавку к государственной пенсии.

От чего зависит размер корпоративной пенсии и как узнать, сколько я буду получать?

Ирина Олегова

Размер корпоративной пенсии рассчитывается исходя из суммы, сформированной на вашем счёте к моменту выхода на пенсию. Соответственно, чем больше вы успели накопить, тем выше будет ваша негосударственная пенсия. Сумма на счёте складывается из ваших личных пенсионных взносов и взносов вашего работодателя, а также инвестиционного дохода, который зарабатывает и ежегодно начисляет фонд. Кроме того, каждый участник корпоративной пенсионной системы может делать дополнительные личные взносы, размер которых определяет сам. Они позволят накопить ещё большую сумму на будущую пенсию. Узнать примерный размер будущей корпоративной пенсии можно самостоятельно, используя для расчёта онлайн-калькулятор на сайте фонда. Заполните необходимые поля и укажите ваши индивидуальные параметры: возраст присоединения к системе НПО, размер заработной платы, вариант пенсионной схемы и так далее. Также сделать расчёт помогут специалисты ближайшего подразделения фонда или консультанты бесплатной справочной службы.

Если у вас остались вопросы, звоните в справочную службу НПФ по телефону 8-800-775-15-20 (бесплатно) или присылайте их в редакцию «Сигнала».



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В №32

По горизонтали: Экстремизм. Катя. Имидж. Лекало. Палас. Бернес. Реле. Жезл. Центр. Пакт. Овраг. Индий. Трут. Акцент. Ивняк. Трус. Каа. Лепс. Старики. Вуди. Топ. Мрак. Яма. Икс. Риф. Весы. Остер. Суша. Кирасир. Шопен. Нина. Радикал.

По вертикали: Шквал. Стояк. Дефиле. Чили. Муж. Телепат. Морж. Диез. Хакер. Барто. Абак. Сервант. Неуд. Слой. Агрессия. Титикака. Имя. Разлом. Сцепка. Триумф. Вар. Наитие. Клипсы. Кокс. Расход. Крекер. Машина. Ирина. Сани. Усик. Арал.

Весёлый семафор

АКЦИЯ

ОЛЬГА КУДРЯШОВА,
Допрофжел на Московской дороге
МОСКВА

В необычном мероприятии приняли участие работники «Научно-исследовательского и конструкторско-технологического института подвижного состава» (ВНИКТИ). Точнее, мероприятие было традиционным — велогонка. Но вот его участники и транспортные средства были весьма нетипичными.

Гонка состояла из двух частей: сначала спортсмены продемонстрировали мастерство в управлении беговелами, а затем пересели на велосипеды. Причём у некоторых участников беговелы были личные и управляли они ими виртуозно. И это при том, что некоторым из них от роду всего чуть больше года. Что и говорить, если самому возрастному спортсмену исполнилось всего шесть лет!

Впрочем, страсти кипели не только среди юных спортсменов, но и среди взрослых болельщиков: мам, пап, дедушек и бабушек. Ни один родитель не остался в стороне, каждый поддерживал и подбадривал своё чадо, переживал, пока ребёнок преодолеет дистанцию, и с нетерпением ждал на финише, где заключал в объятия.

Как рассказала представитель профсоюзного комитета АО «ВНИКТИ» Ольга Никитина, не обошлось и без сюрпризов: на праздник приехали известные спортсмены. Сергей Пряхин и Михаил Богатов выступили дуэтом на спортивных квадроциклах. Восторгу детей не было предела, особенно после того, как им разрешили посидеть на такой серьёзной технике, да ещё и покатали на ней.

«Порядок и безопасность на мероприятии обеспечивали инспекторы ГИБДД, которые сначала с интересом наблюдали за гонкой. А после её окончания напомнили ребятам о необходимости соблюдения правил дорожного движения и предложили всем желающим сделать общее фото», — рассказывает представитель профсоюзного комитета АО «ВНИКТИ» Светлана Сытина. — Малыши тут же облепили автомобиль ДПС, и эта машина в таком обрамлении сразу потеряла свой строгий вид, стала похожа на какую-то невероятную цветомузыку».

ФОТО АВТОРА

Первые победы!

СПРАВКА

Беговел — это детский беспедальный двухколёсный велосипед. Называют его ещё баланс-байк и велобег. Это такое средство передвижения, с которым кроха научится маневрировать, балансировать, быстро ехать, поворачивать и тормозить — в общем, делать всё, что положено настоящим велосипедистам.

ФОТО АВТОРА

Внимание, старт!

Памяти товарища

ФОТО АВТОРА

Ваш ход, гроссмейстер!

СПОРТ

ЮРИЙ ЧЕЛЫШОВ,
Дорпрофжел на Московской железной дороге

В Курском железнодорожном техникуме прошёл шахматный турнир среди работников столичной магистрали, посвящённый памяти председателя Дорпрофжел на Московской дороге Виктора Богданова.

«Игра в шахматы — это в первую очередь преодоление себя. Это гармоничное физическое и интеллектуальное развитие, развитие памяти и внимания, смекалки и математических способностей», — уверен заместитель председателя Дорпрофжел по Орловско-Курскому региону Юрий Васильев.

Все эти качества работники дороги смогли проявить на шахматном турнире. В общекомандном зачёте победила команда Орловско-Курского региона, второе место заняла команда Московско-Смоленского региона и третье место — команда Брянского региона.

Хобби смелых и не только

ФОТО АВТОРА

Парк приключений запомнился яркими эмоциями

ДОСУГ

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

Дети сотрудников Южно-Уральской дирекции инфраструктуры испытали себя на трассах аттракциона «Лесной экстрим» в Центральном парке им. Гагарина Челябинска.

Как рассказала Юлия Богданова, ведущий экономист службы финансов Южно-Уральской дирекции инфраструктуры, спортивно-оздоровительное направление занимает особое место в работе профсоюзного комитета дирекции.

В этот раз сотрудники дирекции побывали вместе с детьми в парке приключений, который представляет собой канатные трассы разной сложности, расположенные на стволах деревьев. «Сложно описать словами восторг, с которым дети преодолевали препятствия. Но самые яркие эмоции доставили полёты на «тарзанках». Планирование между сосен захватывало дух не только у участников экстрима, но и их родителей, наблюдавших за действом с земли», — рассказала Юлия.

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

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

Телефон: 8(499)262-17-66.
Факс: 8(499)262-08-13.
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru brokvv@rpzt.ru;
Интранет: http://10.248.11.133 volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.

ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «ПК «Экстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-5», а/м «Балтия», 23 км.

Газета печатается в Волгограде, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 125751 экз.
Номер подписан: 19.09.2017 г. Заказ №