Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 11 (951)
28 МАРТА – 3 АПРЕЛЯ
2019 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

АКЦИЯ

БАМу посвящается

Велосипедисты готовятся к старту

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В день рождения РОСПРОФЖЕЛ на сети стартует велопробег, посвященный 45-летию начала строительства Байкало-Амурской магистрали.

Проведение спортивных мероприятий — одно из направлений деятельности профсоюзных организаций, ведь для поддержания здоровья работников важна их физическая активность. Одним из трендов последних лет стало проведение велопробегов, посвященных знаменательным датам.

Лозунг нынешнего старта — «45 тысяч км на велосипеде к 45-летию БАМа». И действительно, за несколько месяцев — с 21 апреля по 7 сентября — его участникам предстоит проехать 45 тыс. км. Велопробег будет организован силами профсоюзных организаций и региональных подразделений РФСО «Локомотив». В его рамках пройдут акции, посвященные строительству магистрали века, ее истории, и мероприятия, популяризирующие здоровый образ жизни. Участвовать в торжествах будут ветераны строительства и люди, отработавшие на БАМе длительное время.

Члены профсоюза могут проехать вместе со своими родными любое посильное расстояние. Самые большие велонакаты планируются на Московской дороге, где будут участвовать Дорпрофжел и аппарат управления ОАО «РЖД» — более 4800 км. И на Октябрьской магистрали — более 4500 км.

«Задач у велопробега много, — рассказал руководитель Департамента социального развития аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Сергей Шеболдин. — Это и чествование ветеранов — строителей БАМа, и мотивация членства в РОСПРОФЖЕЛ и РФСО «Локомотив», и ознакомление работников и членов их семей с историей строительства БАМа, и пропаганда здорового образа жизни, патриотизма. А также приобщение работников и членов их семей к железнодорожным традициям, развитие и популяризация велосипедного движения, формирование из работников спортивного актива для создания физкультурно-спортивных клубов».

Готовы к новому старту и члены профсоюза. Так, например, ведущий бухгалтер Дальневосточного регионального общего центра обслуживания Елена Лейб с нетерпением ждет предстоящий заезд.

«Готовлюсь принять участие в велопробеге, организуемым профсоюзом, уже в пятый раз. Впервые решилась на это из любопытства. Думала: справлюсь или нет? Но трассу преодолела на одном дыхании. С тех пор это одно из любимых событий. Мероприятие, нацеленное на сплочение людей, пропаганду здорового образа жизни, каждый раз собирает все больше участников. Так, если впервые от Дальневосточного ОЦОР участвовало не больше трех работников, то в прошлом году — уже 10. С нетерпением жду предстоящий старт. Это огромное удовольствие вот так вот свободно ехать по трассе под приветственные гудки встречных автомобилей».

Продолжение на 2 стр.

СПРАВКА

Первый масштабный велопробег профсоюз организовал в 2013 году в рамках празднования 10-летия компании ОАО «РЖД». Маршрут проходил от Санкт-Петербурга до Южно-Сахалинска (более 10 тыс. км). Участие работников в этом спортивном мероприятии стало началом развития железнодорожного велодвижения.

В 2015 году прошел международный велопробег, посвященный 70-летию Победы в Великой Отечественной войне и 110-летию РОСПРОФЖЕЛ. Маршрут протяженностью 15551 км проходил по России, Белоруссии и Казахстану. Его участниками стали 50 тыс. железнодорожников и членов их семей.

В 2018 году проведен велопробег по маршруту Москва — Сочи, посвященный 15-летию ОАО «РЖД». Его участники присоединились к финалистам X Международных игр «Спорт поколений». Участвовали 5 тыс. человек.

НЕДЕШЕВОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ СТР. 2

ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ СТР. 3

ПАРТНЕРЫ ВЫСТАВИЛИ ГОДОВЫЕ ОЦЕНКИ СТР. 5

УНИВЕРСИТЕТЫ НИКОЛАЯ ФОН МЕККА СТР. 7

НОВОСТИ

ПОСТАВИЛИ ЭКСПЕРИМЕНТ

В учебном центре Дорпрофжел на СвЖД в экспериментальном формате обучили профактив. Впервые семинар провели, объединив профкомы трех подразделений: Свердловской дирекции пассажирских обустройств, Свердловской региональной дирекции железнодорожных вокзалов и эксплуатационного локомотивного депо Каменск-Уральский.

С одной стороны, организаторы оптимизировали затраты, а с другой — дали возможность профактивистам с разных предприятий пообщаться и поделиться опытом профсоюзной работы.

Профактив поработал на круглых столах, рассмотрев вопросы работы с молодежью, сокращения численности штата, охраны труда. Прошел тестирование. Как признались участники, самым интересным для них оказался тренинг «Развитие навыков коммуникации».

«Мероприятие запомнится, оно было наполнено массой практических знаний», — уверена председатель ППО Свердловской дирекции пассажирских обустройств Ольга Гниденко.

ПЕРЕЕХАЛИ В НОВЫЙ МОДУЛЬ

Новую табельную модульного типа получила дистанция инженерных сооружений Куйбышевской дирекции инфраструктуры. Она установлена на перегоне Уфа — Дема и предназначена для работников линейного участка № 18. Как уточнила председатель ППО Наталья Сухарникова, раньше бригада размещалась в старом деревянном здании без удобств. К тому же его регулярно подтапливало во время весеннего паводка. Новый модуль установлен на возвышении и располагает душевыми кабинами, умывальниками и туалетом. Здесь есть комната для приема пищи, раздевалка со шкафами для спецодежды, учебный класс. В апреле объект подключат к электропитанию.

ТАБЕЛЬНЫЕ ОБСТАВИЛИ МЕБЕЛЬЮ

В рабочих помещениях, табельных и пунктах обогрева путейцев Рязанской дистанции пути Московской дороги долгое время не обновляли мебель. Централизованных поставок не было десяток лет, по заявочной программе R-3 постоянно не хватало денег. В этом году вопрос решился. В помещения на станции Хрущево, Дягилево, Рязань-2, Стенькино-2 закупили новые стулья, установили шкафы для документов и одежды, в комнаты приема пищи приобрели шесть столов и четыре навесных шкафа для посуды.

СИТУАЦИЯ

Недешевое удовольствие

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

С 28 марта вступил в силу закон, обязывающий владельцев железнодорожных путей общего пользования оборудовать переезды средствами фото– и видеофиксации.

«Еще в 2017 году РОСПРОФЖЕЛ и ОАО «РЖД» подготовили совместное обращение в законодательные и исполнительные органы государственной власти для принятия дополнительных мер по снижению случаев нарушений безопасности движения на переездах, — рассказал заместитель руководителя технической инспекции труда профсоюза Николай Ефремкин. — Мы были обеспокоены и ростом ДТП, и тем, что в них гибнут люди, и тем, что получают стресс локомотивные бригады, чьи поезда столкнулись с автомобилями. Повреждаются пути, локомотивы, опоры электропередач, светофоры и путь. А потом, в стрессовых условиях, ведется ликвидация последствий ДТП. РЖД несет большие экономические издержки, ведь происходит задержка поездов, грузов, да и сами восстановительные работы влетают в копеечку. Но если «железо» можно заменить или отремонтировать, то человеческие жизни не вернуть».

Ранее, в 2015 году, РОСПРОФЖЕЛ на сайте РОИ организовал сбор подписей по двум инициативам: «Ужесточить административную ответственность водителей транспортных средств за нарушения ПДД в районе железнодорожных переездов» и «Об оборудовании переездов системами видеорегистрации с возможностью передачи данных в ситуационные центры ГИБДД».

С оборудованием камерами переездов власти тогда согласились, возложив их обустройство на владельцев железнодорожной инфраструктуры федеральным законом от 2016 года. Но железнодорожники считали это несправедливым: почему только они, а не владельцы автодорог или муниципалитеты? Деньги–то требуются серьезные, под десяток миллиардов рублей.

В конце декабря Президент России поставил в этом вопросе точку, утвердив поправки к федеральным законам, обязывающим оснащать переезды на путях общего пользования средствами видеофиксации за счет владельцев железнодорожных путей. А правительство в ближайшее время должно определить сам порядок оборудования переездов камерами, а также их обслуживания и передачи информации о выявленных нарушениях правил проезда через переезды в органы государственного контроля. На дорогах необщего пользования системы видеонаблюдения устанавливаться не будут.

До 2025 года РЖД планирует оборудовать 1050 переездов, затратив на это 2,7 млрд руб. Приобретение и монтаж одного комплекса сегодня обходится примерно в 3 млн руб., а ежегодное содержание и техобслуживание — свыше 150 тыс. руб.

СПРАВКА

По данным Минтранса, в стране насчитывается 10,6 тыс. переездов. Их оборудование системами видеонаблюдения началось в 2009 году. В данный момент они установлены на 128 объектах. Еще 127 сейчас проходят приемку. Только с 56 из них информация о нарушениях передается в региональные центры автоматической фиксации административных правонарушений.

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

А вы будете участвовать в велопробеге?

Дмитрий ЛЯПИН,
начальник сектора договорной работы Хабаровского регионального отделения центра организации закупочной деятельности:

— В велопробегах под эгидой профсоюза участвую ежегодно с 2013–го. И в этом году не буду нарушать традицию. В очередной раз проверю свои физические возможности.

Велоспортом интересуюсь давно. Есть свой горный велосипед, поэтому больше всего мне интересны непростые маршруты. Например, хорошей физической подготовки потребовал один из велопробегов, когда мы преодолели путь от Дальневосточного государственного университета путей сообщения до санатория–профилактория «Железнодорожник». Интересный рельеф с большим количеством спусков и подъемов не давал заскучать и расслабиться. Именно вот такие неординарные мероприятия запоминаются на долгие годы.

Юрий ЯНКОВСКИЙ,
слесарь–ремонтник тоннельного оборудования Северобайкальской дистанции пути по обслуживанию тоннелей:

— Первый велопробег, в котором я участвовал, был в честь 70–летия Победы. О наборе в профсоюзную велокоманду узнал случайно от знакомой. Подал заявку, ведь «километры я накатываю» постоянно — езжу из дома на работу и обратно на велосипеде. И меня приняли в команду.

Наш маршрут пролегал от Читы до Иркутска. В среднем за день проезжали 100 км. Хоть на дворе стоял май, погода была разная: град, дождь, ветер. К примеру, по Бурятии мы ехали три дня и весь путь против сильного ветра. Несмотря на все трудности, впечатления о велопробеге остались только положительные. Команда подобралась дружная, организация была на высоком уровне.

Мне посчастливилось принять участие еще в двух велопробегах, организованных РОСПРОФЖЕЛ. А вот в прошлом году пробег Москва — Сочи пропустил, от ВСЖД принял участие капитан нашей команды Павел Сидоров. Зато в этом году планирую наверстать упущенное! Большую часть школьных лет я прожил на БАМе. Отец работал начальником участка и руководил строительством тоннелей БАМа: Нагорного в Якутии, Северомуйского и комплекса железнодорожных тоннелей в Бурятии. Поэтому я обязательно поддержу профсоюз.

Дмитрий ЮДИН,
технолог Челябинского информационно–вычислительного центра:

— В 2015 году я был капитаном авангарда от ЮУЖД в велопробеге «Навстречу Победе!» на маршруте от Омска через Курган, Петропавловск до Екатеринбурга. Мы проехали в общей сложности более 1000 км.

В прошлом году участвовал в заключительном этапе велопробега, посвященного 15–летию компании. В составе сборной команды от Ростова–на–Дону до Сочи мы преодолели более 650 километров. Мероприятия каждый раз проходят по–разному, но всегда интересно. Так, в первый раз было проще, потому что все участники были с одной дороги, а в прошлом году нам пришлось выстраивать отношения, учиться работать в команде, потому что мы были с разных дорог и организационные условия были более жесткими.

Что же касается физических нагрузок, то для меня как профессионального велотуриста это не проблема, скорее на таких мероприятиях я отдыхаю. Если пригласят представлять Южно–Уральскую дорогу на велопробеге в этом году, с удовольствием соглашусь.

ОПЫТ

Ведь мы партнеры

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Молодежь Свердловской магистрали объединила усилия в решении производственных и профсоюзных задач. Недавно на ее полигоне были сформированы новые территориальные комитеты по делам молодежи. В них вошли активные ребята, неравнодушные как к выполнению своих рабочих обязанностей, так и к защите прав работников и участию в общественной деятельности.

«Последние три года у нас существовала система, в рамках которой отдельно работали комитеты по делам молодежи РЖД и молодежные советы территориальных профсоюзных организаций, — рассказывает председатель Молодежного совета Дорпрофжел на Свердловской железной дороге Евгения Богданова. — При этом сложилась парадоксальная ситуация: работали в них в основном одни и те же люди, но отчитываться приходилось в два адреса. Мы решили прекратить эту практику и объединить усилия».

Отбор специалистов в новые территориальные комитеты по делам молодежи проходил в течение месяца. Комиссия из представителей Дорпрофжел и Центра оценки, мониторинга персонала и молодежной политики Свердловской дороги встретилась с каждым из подавших заявку. Всего 300 человек.

«Мы смотрели, как ребята ведут себя в коллективе, обладают ли лидерскими качествами, умеют ли они договариваться и готовы ли идти на компромисс, — продолжает Евгения Богданова. — Отмечали, кому какая работа больше нравится: кто–то хороший исполнитель, кто–то генератор идей, кто–то лидер. А кто–то лучше всего разбирается в профсоюзной работе».

Территориальные комитеты по делам молодежи созданы в новом для Свердловской дороги формате. Под началом у каждого председателя несколько заместителей, отвечающих каждый за свое направление. В том числе заместитель по профсоюзной работе.

«Мы стремимся к осознанному профсоюзному членству, — объясняет Евгения Богданова. — Поэтому в работе комитетов планируем особое внимание уделять популяризации деятельности профсоюза, информированию о том, какие плюсы и возможности получают его члены. Не останутся без внимания и вопросы охраны труда, безопасности движения, соблюдения и защиты прав трудящихся».

Невольно возникает вопрос: а не будет ли в комитетах при совместной работе «перекосов» в одну или другую сторону, производственную или профсоюзную? Евгения Богданова уверена, что нет: «В первую очередь профсоюз и работодатель — партнеры. Интересы во многом совпадают: «РЖД» стремится привлечь новых сотрудников и обеспечить их карьерный рост, профсоюз — привлечь новых членов профсоюза и сформировать из них кадровый резерв. В более глобальном смысле цели и задачи комитетов — помочь молодым железнодорожникам реализовать себя не только как специалистов в своей профессиональной области, но и раскрыть другие стороны их личности. Когда выпускник учебного заведения начинает трудовую деятельность, у него остается не так много времени и возможностей для каких–то других занятий. В помощь ему — молодежный комитет».

Сегодня комитеты уже приступили к работе. Сейчас проходят встречи активистов с руководством дороги и Дорпрофжел.

ФОТО ЕВГЕНИИ БОГДАНОВОЙ

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

В Москве 10 апреля пройдет VII Пленум ЦК РОСПРОФЖЕЛ. «Сигнал» опросил его участников, а также рядовых членов профсоюза о том, на какие темы следует обратить особое внимание.

ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ

Анатолий ГАРАЩЕНКО,
председатель Дорпрофжел на СвЖД:

— Актуальных тем много. В первую очередь это внесение изменений в трудовое законодательство. Ведь в нем ничего не сказано про аутсорсинг. Нам надо четко определяться с программой занятости. Как таковая «Программа занятости» в компании есть, но нет механизма ее реализации. А реорганизация в холдинге происходит постоянно.

Одни структуры преобразуются, другие создаются, в результате часть квалифицированных работников «зависает в воздухе». Чтобы этих людей не потерять, мы должны их пропустить через «программу занятости», обучить, дать новую специальность. Об этом четко говорит закон. Но отсутствует механизм: как это должно происходить, какие учебные центры должны быть задействованы, в какие сроки проводится обучение, кто будет ответственным.

Еще один немаловажный момент — все больше машинистов локомотивов мы переводим на работу «в одно лицо». Профессия помощника машиниста уже скоро может уйти в историю? Но прежде чем переходить на движение в одно лицо, отказываясь от помощников, следует узаконить новый порядок подготовки машинистов. Учебные центры должны сразу готовить машинистов. Но здесь есть одно большое «но». К здоровью машинистов предъявляются очень высокие требования. И если по какой-то причине ежегодная медкомиссия выносит вердикт: не годен к работе, связанной с движением поездов от трех до шести месяцев, то куда нам его отправлять? Ведь в дирекции тяги нет ни других должностей, ни легкой работы. В какие резервы мы должны ввести этого машиниста, чтобы после восстановления здоровья он мог пройти медкомиссию и вернуться на локомотив? Сегодня его трудоустраивать некуда, поэтому в одностороннем порядке администрация расторгает с ним трудовой договор.

А ведь на его подготовку компания потратила немалые деньги, обучение заняло как минимум три года. Получается, что ОАО «РЖД» легко расстается с деньгами. А это неправильно. Рациональнее сохранить временно потерявшего профессиональную трудоспособность машиниста и затем вернуть его на работу. Это будет дешевле, чем брать нового человека, учить три года и ждать, когда из него вырастет квалифицированный специалист. Эта тема актуальна для начальников станций, дежурных по станции, составителей поездов — работников, напрямую связанных с обеспечением безопасности движения поездов, к здоровью которых предъявляются жесткие требования.

Готовится новая редакция Коллективного договора. Почему бы его не дополнить новым пунктом, в котором прописать механизм реализации, средства, ответственных за переподготовку для сохранения человека в компании?

Андрей БАБИНЦЕВ,
председатель Дорпрофжел на ЮУЖД:

— Сегодня в связи с изменениями в пенсионном законодательстве у наших членов профсоюза возникает все больше вопросов по назначению пенсий. Дорожной организации профсоюза приходилось неоднократно представлять интересы работников в суде по искам к Пенсионному фонду. В связи со значительным количеством нормативных документов — более 9 тыс., — регулирующих вопросы пенсионного обеспечения, назрела необходимость сформировать единый кодифицированный нормативный акт с четкой структурой, который соберет все воедино.

Поэтому мы считаем, что инициатива Генсовета ФНПР о кодификации пенсионного законодательства отвечает потребностям всех трудящихся России, и ее необходимо поддержать. Единый кодифицированный акт — «Пенсионный кодекс» — не только систематизирует работу по реализации пенсионных прав для различных категорий работников, но и сделает максимально прозрачным процесс назначения пенсии в зависимости от страхового стажа и условий труда, а также позволит уменьшить количество проблем по подтверждению трудового стажа, с которыми сталкиваются работники.

Сергей ШТРОНДА,
председатель Дорпрофжел на КрЖД:

— Пунктом 7.13 Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2017-2019 годы предусмотрено обеспечивание работников медицинской помощью в негосударственных (частных) учреждениях здравоохранения компании. Происходит это в соответствии с территориальными программами обязательного медицинского страхования, при условии прикрепления к данным учреждениям, в соответствии с действующими нормативными документами Минздрава, а также договорами о добровольном медицинском страховании.

Сегодня сотрудники ОАО «РЖД» получают медицинскую помощь в негосударственных (частных) учреждениях здравоохранения, однако сами работники НУЗов, оказывающие эти услуги, не имеют возможности в случае заболевания получать услуги по данной программе и в рамках договоров о добровольном медицинском страховании. В связи с этим важно рассмотреть финансовую возможность для страхования работников негосударственных (частных) учреждений здравоохранения компании по программе ДМС.

Алексей ПИКАЛОВ,
председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Северобайкальск:

— Остается открытой проблема исправного состояния приборов жизнеобеспечения в локомотивах. Этой зимой в рейс выпускали «Ермаки», в которых не работали печи. Локомотивные бригады мерзли, при движении поезда из-за неисправного состояния калориферов ледяной коркой покрывались лобовые стекла. Чтобы не на словах доказывать, а наглядно показать, насколько тепло одеваются машинисты, отправляясь в рейс, записаны видеоролики.

Один из важнейших вопросов — подготовка подвижного состава для размещения бригад, выполняющих летние ремонтно-путевые работы. Для их проживания выделяются вагоны, не соответствующие санитарно–бытовыми нормативам: неисправные туалеты и умывальники, на многих нет вентиляторов обдува и кондиционеров. Для согласования предлагают одни вагоны, а по факту — предоставляют другие.

К решению этих проблем привлекаются уполномоченные по охране труда и общественные инспекторы. Мы проводим проверки состояния условий и охраны труда. Все замечания записываются в журналы формы ТУ-152. К сожалению, записи в «Книге замечаний машиниста» не помогают устранить нарушения.

Игорь БУРДИН,
председатель Молодежного совета Дорпрофжел на ДВЖД:

— В ходе подведения итогов выполнения обязательств коллективных договоров на полигоне Дальневосточной железной дороги было озвучено немало актуальных вопросов, которые хотелось бы обсудить на уровне ЦК РОСПРОФЖЕЛ. Так, одним из насущных вопросов является введение дополнительных льгот для работников Байкало–Амурской магистрали. Планом по привлечению и сохранению персонала на предприятиях БАМа до 2025 года, утвержденным генеральным директором ОАО «РЖД», предусмотрено, что эти гарантии распространяются на работников, трудящихся исключительно на участке Лена — Комсомольск–на–Амуре. Компания уделяет внимание только этой территории, хотя к территории БАМа согласно историческим документам относится участок Тайшет — Советская Гавань. Проблемы кадрового дефицита, оттока населения, неразвитости инфраструктуры характерны для всего участка Комсомольск–на–Амуре — Советская Гавань. Поэтому важно восстановить историческую справедливость и распространить определенные Планом ОАО «РЖД» гарантии и льготы на работников всех станций БАМа.

В свою очередь сахалинских железнодорожников беспокоят вопросы, связанные с выполнением задания по росту производительности труда. От представителей Сахалина поступили предложения исключить оптимизацию численности персонала до полного окончания перешивки колеи на общесетевую ширину.

Не все гладко в локомотивном комплексе, где острым вопросом является неудовлетворительное состояние маневрового парка. Многие из локомотивов эксплуатируются с истекшим сроком службы. Необходимо срочное обновление.

У работников дистанций пути другая забота — слабая обеспеченность качественным инструментом и средствами малой механизации.

Остается неудовлетворительной ситуация с доставкой работников к месту работы и обратно аутсорсинговой компанией ООО «СКА». Повлиять на изменение ситуации с аутсорсингом заказчик услуг в лице руководства дирекций должным образом не может. Усложняет ситуацию тот факт, что ответственность работодателя за доставку работников к месту работы и обратно не зафиксирована в обязательствах коллективного договора.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

СИГНАЛ
№ 11 (951) 28 марта — 3 апреля 2019 года

РАКУРС

За все надо платить

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Кончилась зима, а расплачиваться за работы по снегоборьбе на некоторых предприятиях Северо–Кавказской дороги не торопятся. Приходится вмешиваться профсоюзу.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

«Выехал на проверку в Батайск, — рассказывает заместитель председателя — главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на Северо–Кавказской дороге Армен Азарян. — Факты подтвердились: за декабрьскую снегоборьбу людям до сих пор не заплатили. Об этом я доложил на разборе у заместителя начальника дороги. Тогда же обратил внимание руководства на то, что по результатам проверок такая ситуация складывается на многих предприятиях. Естественно, что правовые инспекторы профсоюза обязательно добьются, чтобы люди получили заработанное. Но с большим опозданием».

Например, в прошлом году работники Сальской дистанции пути, которых привлекли к снегоборьбе вне установленного режима рабочего времени без соответствующего оформления, получили деньги — более 596 тыс. руб.— только к началу следующей зимы и лишь по представлению правового инспектора.

«Но если до 2013 года, — продолжает Армен Азарян, — снегоборьба оплачивалась как сверхурочка и работа в выходные дни, то теперь заключаются гражданско–правовые договоры между ПЧ и конкретными людьми — работниками той же дистанции пути или любого другого железнодорожного предприятия. Процедура это довольно сложная и долгая. Договор надо согласовывать с многочисленными службами, утверждать в Центральной дирекции инфраструктуры. А калькуляция составлена так, что за уборку 100 квадратных метров снега человек должен получить… 64 рубля. Люди по старинке надеются получить какую–то ощутимую сумму, а получают копейки. Но тут уж жаловаться некому: надо читать договор, который подписываешь, требовать калькуляцию. Правовая инспекция к заключению гражданско–правовых договоров отношения не имеет. Мы только проверяем, получил ли член профсоюза деньги по договору, который он подписал».

Проверка в эксплуатационном локомотивном депо Батайск показала и другие нарушения. Правовые инспекторы там и в прошлом году выявляли случаи, когда не учитывалось и не оплачивалось время проведения психофизиологического обследования и психиатрического освидетельствования членов локомотивных бригад в их нерабочее время. Нарушения повторились и в январе, и в феврале этого года. Оказалось, что не поставлен на должный уровень учет рабочего времени даже дежурных по депо — сменных работников. Бывают ситуации, когда машиниста по каким–то причинам в середине месяца отстраняют от поездной работы и переводят временно дежурным. А то, что он за полмесяца уже отработал 176 часов, а то и больше, никто не учитывает. Если машинист еще отработает 80 часов, то будет существенная переработка. Однако до этого никому дела нет.

«Когда суммируешь, сколько такой машинист не получает за переработку, получается приличная сумма, — комментирует Армен Азарян. — Считаю, что в этом случае — не только халатное отношение должностных лиц к своим обязанностям, но и отсутствие контроля со стороны председателя ППО за соблюдением трудового законодательства. Однако и сами люди должны активность проявлять, не ждать, когда манна небесная с неба упадет».

И такие примеры есть. Два машиниста–инструктора эксплуатационного локомотивного депо Минеральные Воды пожаловались в первичную профсоюзную организацию на то, что им до сих пор не оплатили работу в ночное время за первое полугодие прошлого года. Сигнал проверила правовая инспекция и выяснила, что без денег остались не два, а 17 человек. За прошлый год машинистам–инструкторам этого предприятия не оплатили более 200 часов работы в ночное время. И только 13 марта 2019 года был издан приказ о доплате. Но не всем, а лишь двум работникам.

«Приказа на доплату еще 15 машинистам–инструкторам пока нет, — говорит Армен Азарян. — Будем добиваться, чтобы заработанное вернули. Потребуется — обратимся в Южную транспортную прокуратуру, с которой у нас договор о сотрудничестве и взаимодействии. Проведем совместную проверку, добьемся справедливости».

ОПТИМИЗАЦИЯ

Готовимся к сокращению

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Председатели ППО, работающие в границах Юго-Восточной дороги, получили рекомендации, как им следует действовать в случае оптимизации штата. Это связано, в частности, с планируемым в 2019 году сокращением 263 работников Юго-Восточной дирекции по управлению движением, которая в прошлом году уже сократила 216 человек.

«В соответствии с рекомендациями РОСПРОФЖЕЛ, председатели должны проверять, насколько загружен конкретный работник, обосновано ли сокращение его должности технологическим процессом, объективно ли увольнение, имеются ли на предприятии вакансии, на которые его можно перевести, — говорит председатель Дорпрофжел на Юго-Восточной дороге Андрей Гарин. — Руководители региональных дирекций, структурных подразделений должны знать, что комитеты ППО, давая свое мотивированное мнение, не согласятся с увольнением ни одного работника до тех пор, пока работодатель не обоснует его внедрением новой техники, изменением технологий, прогрессивных форм организации труда и производства. Экономически обоснованных объяснений, почему именно столько работников должны быть «оптимизированы», в настоящий момент мы не получили».

Для оптимизации перевозочного процесса необходимо совершенствование технологий, которое даст возможность снизить расходы на перевозки. РЖД постоянно в каждом своем подразделении ищет «лишние» операции, чтобы их исключить. Потому что каждая операция — это затраты, и если без нее каким-то образом можно обойтись, значит, деньги тратят впустую.

Для оптимизации, в том числе, нередко применяется совмещение профессий. Например, работающего на малодеятельном участке вагонника-осмотрщика подвижного состава при оптимизации перевели на другой участок, а его функции передали составителю поездов. Вместо двух штатных единиц на малодеятельном участке остается одна. Совместительство, по крайней мере, дополнительно оплачивается, но ведь не редкость, когда обязанности сокращенного работника просто перепоручаются другому безо всяких доплат.

На прошедшей в марте на Юго-Восточной дороге Ассамблее социальных партнеров была вынесена резолюция, один пункт которой был посвящен сокращению движенцев.

> **В данном вопросе мы надеемся на понимание со стороны социальных партнеров**

Там сказано, что практика оптимизации численности штата работников, связанных с движением поездов, должна быть полностью исключена, если технологический процесс не гарантирует безопасности движения поездов. Фактически выполняемая работа всегда должна соответствовать технологии.

«Мы надеемся на понимание со стороны социальных партнеров в данном вопросе, — говорит Андрей Гарин. — Тем более, что генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров на итоговом заседании правления компании, а также во время последующей встречи с председателем РОСПРОФЖЕЛ Николаем Никифоровым и председателями Дорпрофжел в очередной раз подтвердил свою приверженность принципам эффективной социальной политики».

ДЕТАЛИ

Увольнение работника, являющегося членом профсоюза, по сокращению численности или штата не может произойти без получения соответствующего мотивированного мнения выборного профсоюзного органа. Причем уведомить профсоюз о предстоящем увольнении конкретного работника положено за два месяца, а при массовых увольнениях (5 и более %) — за три месяца до начала проведения соответствующих мероприятий. Если работодатель игнорирует профсоюзную организацию и сокращает работника, не получив письменного согласия ППО, увольнение может быть признано незаконным и стать основанием для восстановления на работе.

РЕШЕНИЕ

Обед по расписанию

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

В Пермской дистанции пути Свердловской дирекции инфраструктуры у диспетчеров, работающих в одно лицо, не было возможности отдохнуть в обеденный перерыв. Теперь ситуация должна измениться.

«По Правилам внутреннего трудового распорядка диспетчерам установлен перерыв с 12.00 до 13.00 часов дня. Однако фактически при работе в одно лицо диспетчер не может покинуть рабочее место. И получалось, что по документам обед есть, а фактически его не было, — пояснил суть проблемы правовой инспектор Пермского филиала Дорпрофжел на СвЖД Максим Егоров. — Данное нарушение я зафиксировал в своем представлении, сославшись на несоблюдение администрацией статьи 108 Трудового кодекса».

Для устранения замечания администрация дистанции изменила Правила внутреннего трудового распорядка,

сдвинув диспетчерам обеденный перерыв на один час. А их обязанности во время приема пищи теперь исполняют уже отобедавшие инженерно-технические работники.

Ситуация взята на контроль руководством Дорпрофжел на СвЖД.

ФОРУМ

Партнеры выставили годовые оценки

Сеть подвела итоги выполнения Коллективного договора ОАО «РЖД» и Отраслевого соглашения за прошлый год. Участники мероприятий рассказали о проблемах, решение которых пока что невозможно без усилий профсоюзных организаций.

Производственный травматизм

Не удается свести к нулю, как было запланировано, производственный травматизм. Например, на Южно–Уральской дороге в прошлом году произошло 27 случаев, в которых пострадало 28 работников, смертельно травмировано три человека.

«Мы не раз говорили о том, что работник вправе отказаться от выполнения трудовых обязанностей, если для этого не созданы безопасные условия, не выдана спецодежда, не ограждено место работ, но таких прецедентов на дороге нет», — отметил председатель Дорпрофжел на ЮУЖД Андрей Бабинцев.

Флажки шьем дома

Остро стоит и вопрос со средствами малой механизации.

«В Слюдянской дистанции пути не хватает шурупогаечных ключей с двигателем внутреннего сгорания, — рассказала председатель ППО дистанции Елена Золотарева. — Из тех, что стоят на балансе один находится в ремонте, четыре — ему не подлежат. В Иркутск–Сортировочной дистанции пути, несмотря на укомплектованность по документам, значительная часть инструмента отправлена в ремонт. Из оставшегося — более 50% изношено и выработало ресурс. Как в таких условиях путейцы должны обеспечивать безопасность движения поездов и пассажиров, которые доверили нам свои жизни?»

В хозяйстве пути Южно–Уральской дирекции инфраструктуры обеспеченность средствами малой механизации составляет 94%, а с учетом требуемого списания — 66%. По словам технического инспектора труда Златоустовского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД Дмитрия Микшина, в Усть–Катавской дистанции пути в ремонте уже больше полугода находятся шесть рельсорезных станков — нет запасных частей поршневой группы. По–прежнему встречаются случаи, когда бригады не обеспечивают переносными радиостанциями или же их выдают, но с неисправными аккумуляторами.

«В отчете по обеспечению переносными рациями картина одна, а работать нечем. И говорить о соблюдении технологического процесса работниками дистанции не приходится», — отметил он.

Как рассказал технический инспектор труда Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СвЖД Александр Лялин, критическая ситуация складывается и с недопоставкой деталей верхнего строения пути. На дороге не хватает дрезин, радиостанций. А сигнальные флажки красного и желтого цветов в Нижнетагильской дистанции пути работники все лето и осень прошлого года шили дома, так как централизованных поставок не было.

Условия труда и быта

Участники совещаний и ассамблей социальных партнеров говорили и об неудовлетворительных бытовых условиях. Так, заместитель председателя ППО эксплуатационного вагонного депо Свердловск–Сортировочный Елена Афонина рассказала о сложностях, с которыми сталкиваются работники, участвующие в устранении последствий ЧС. «Зачастую им приходится употреблять пищу стоя и в неблагоприятных погодных условиях: на морозе или жаре, под дождем или снегом», — отметила она. Для решения проблемы Елена Афонина предложила утвердить на уровне компании перечень оборудования и инвентаря для обеспечения минимальных условий для приема пищи и обогрева работников.

Еще один вопрос касается питания на ремонтных «окнах». В этом году стоимость завтраков, обедов и ужинов для работников, занятых на ремонте инфраструктуры, проиндексировали. «А работникам, которые по условиям технологии производства «окон» не могут получить эту услугу в столовых, предоставляют наборы продуктов для приготовления горячего питания. В рамках договора с АО «ЖТК» эти наборы остались по прежней стоимости. Но, так как их качество и наполняемость не позволят работникам получить полноценное питание, они предпочитают брать еду из дома», — отметил председатель Дорпрофжел на КрЖД Сергей Штронда.

В административно–бытовом корпусе Бердяушской дистанции пути Южно–Уральской дирекции инфраструктуры холодно. Ее работники мерзнут уже вторую зиму подряд, хотя прошлым летом в котельной сделали ремонт и утеплили теплотрассу. Однако безрезультатно.

Председатель ППО сервисного локомотивного депо Оренбургское Вячеслав Михайленко попросил включить в план капремонта предприятия обновление газолучистого отопления. Еще в 2016–м эксплуатацию этого вида отопления приостановили из–за отрицательной экспертизы производственной безопасности. Тогда же вернулись к старой системе — водяному отоплению, которое не в состоянии поддерживать необходимую температуру в цехах и офисных помещениях.

Оплата труда растет не у всех

Несмотря на индексацию и рост как номинальной, так и реальной заработной платы в большинстве предприятий железнодорожной отрасли, есть организации с противоположным результатом. Это, например, Восточно–Сибирской филиал АО «Калужский завод «Ремпутьмаш». Там стабильно снижается зарплата. «В прошлом году она уменьшилась на 2,7%. Подобная тенденция продолжается не первый год», — отметил председатель Дорпрофжел на ВСЖД Александр Старцев.

Около 80 млн руб. требуется юго–восточникам на установление зональных надбавок для адресного повышения конкурентоспособности зарплаты работников на региональных рынках труда. «Среднемесячная зарплата по полигону дороги в прошлом году по всем видам деятельности составила 41 786 руб., что на 9,5% выше уровня 2017 года. Однако Юго–Восточная дорога по этому показателю по–прежнему на одном из последних мест, отставая от средней заработной платы по железным дорогам России более, чем на 21%», — отметил председатель Дорпрофжел на ЮВЖД Андрей Гарин.

Неспортивные дочки

Поводом для дискуссии стал и новый порядок организации спортивно–массовой и физкультурно–оздоровительной работы в холдинге. От Южно–Уральской дороги эту тему подняла начальник экономического отдела вагонного ремонтного депо Курган Светлана Реутова: «Так сложилось, что занятия спортом и физкультурой в депо всегда были в приоритете. В Курганском регионе на нашем предприятии, наверное, самая сильная спортивная команда. Но теперь нам как представителям дочернего предприятия отказывают в корпоративных соревнованиях, нам туда путь закрыт. Просим компанию и профсоюз рассмотреть возможность участия в корпоративных спортивно–массовых и физкультурно–оздоровительных мероприятиях работников предприятий всего холдинга «РЖД», ведь мы все железнодорожники».

А приемосдатчик груза и багажа станции Гипсовая Екатеринбургского центра организации работы железнодорожных станций Анастасия Жайкбаева предложила предусмотреть удобный для работников компании порядок компенсации затрат на занятия физической культурой и спортом.

Все вопросы и озвученные проблемы вошли в перечень критических замечаний. Их решение взято на контроль.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУПИКОВА

В этом году стоимость питания во время «окон» проиндексировали

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУПИКОВА

Спортивные команды дочерних обществ по–прежнему хотят участвовать в корпоративных спортивно–массовых мероприятиях

СИГНАЛ
№ 11 (951) 28 марта — 3 апреля 2019 года

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ИНСПЕКТОР

«Все найду», — сказал Булат

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Один из лучших общественных инспекторов по безопасности движения поездов на сети РЖД, машинист эксплуатационного локомотивного депо Москва Октябрьской дороги Владимир Булат считает, что общественникам недостает лишь одного — более тесного взаимодействия с ревизорским аппаратом. Этот вопрос, в частности, он собирается поднимать на II Слете общественных инспекторов.

«Полномочий у нас достаточно, — говорит он. — Не хватает обратной связи с ревизорами. Иногда пишешь–пишешь по нескольку раз замечания по одному и тому же поводу, а реакции никакой. К примеру, о том, что не горел маршрутный указатель по станции Выборг, я писал, наверное, месяц. Ответ: «так предусмотрено конструкцией». Ошибка в конструкции — ну так закрестите его, чтобы было понятно, что он в нерабочем состоянии. Пришлось в итоге все–таки звонить ревизору».

К работе общественного инспектора Владимира Булата, казалось, вела сама судьба: 4 апреля 2006 года они — помощник машиниста Владимир Булат и машинист Михаил Огурцов, — вели скорый поезд «Аврора» Москва — Санкт–Петербург. Бологое они уже миновали, как на 322 километре, на выходе из кривой на расстоянии примерно 200 метров увидели на левой нитке пути тормозной башмак.

«Слава Богу, — рассказывает Булат, — расстояние было достаточным. С помощью экстренного торможения поезд остановили, и ЧП было предотвращено. Михаила Евгеньевича (Огурцова — ред.) тогда наградили «Почетным железнодорожником», а меня — «Почетным работником Октябрьской железной дороги». После этой ситуации Владимир счел себя «мобилизованным и призванным» и вызвался быть общественным инспектором по безопасности движения поездов.

«Как общественный инспектор Булат идеален, — говорит председатель профсоюзной организации депо Николай Дорошенко. — По–хорошему въедливый. Там, где другой может и мимо пройти, сочтя несущественным, он обязательно зафиксирует и в «Книгу замечаний машиниста» запишет. За поездку до шести замечаний набирает: где–то секция забора отсутствует, где–то траву по соседству с железнодорожным имуществом жгут…».

«Бывает и посерьезнее, — вернулся к беседе Владимир Булат. — Однажды я заметил, что видимость маршрутного светофора по станции Химки составляет меньше 200 метров, хотя должно быть не меньше 400, а это серьезное нарушение безопасности движения. Проще говоря, если там горит красный, машинист подходящего поезда просто не увидит сигнала. Тогда там реконструировали путь, и светофор был закрыт опорой контактной сети. По возвращении в депо я как раз фиксировал нарушения, когда меня за этим застал начальник дороги, прибывший с объездом. Он поинтересовался самым серьезным нарушением — ну я озвучил… Нарушение устранили. Или в прошлом году на перегоне Обухово — Санкт–Петербург–Товарный–Московский заметил, что сбита планка устройства контроля схода подвижного состава. Информации у дежурного по станции не было никакой, хотя передо мной несколько поездов прошло».

ФОТО В ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Председатель ППО депо Москва Николай Дорошенко считает Владимира Булата (на фото слева) идеальным общественным инспектором

Забот у Булата много, поскольку с недавних пор он еще и уполномоченный по охране труда — вопросы быта локомотивных бригад, их отдыха, обеспечение спецодеждой, состояние бригадных домов, инструмента, текучка кадров. «Да, текучка присутствует, — констатирует он. — В основном среди более–менее молодых людей 30–40 лет. Поездят они помощниками, немного — машинистами и начинают искать, где зарплата выше. В ЦППК, например, или в скоростном движении. Люди мигрируют, некоторые возвращаются. В этом плане, для закрепления кадров, неплохо было бы возродить советы колонн, состоявшие из старых машинистов. Они имели совещательный голос и давали рекомендации администрации, стоит ли ставит помощника машинистом или нет. Говорят, помогало».

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Добро Екатерины Луневой

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Екатерина Лунева без сомнений поменяла должность специалиста по охране труда Пермской дистанции гражданских сооружений на председателя первички предприятия. Выиграл от этого и коллектив дистанции.

«Я пришла в Пермскую дистанцию гражданских сооружений специалистом по охране труда, — говорит Лунева. — Наверное, видя мою активную позицию, когда пришло время выбирать профсоюзного лидера, в 2015 году коллектив доверил это дело мне. Сейчас, получив опыт общественной деятельности, скажу, что работа председателя ППО сродни работе инженера по охране труда, так как это в первую очередь работа с людьми и на их благо. Хотя у председателя, конечно, круг решаемых вопросов шире».

Работа в дистанции у тружеников малооплачиваемая, ведь они не связаны с движением поездов. В штат входят уборщики и рабочие строительных специальностей. Из этого вытекают и вопросы, с которыми люди обращаются в профком: материальная помощь в трудных жизненных ситуациях, вопросы охраны труда, спецодежда. «Недавно по спецодежде вопрос решили: я обращалась в техническую инспекцию профсоюза по поводу критической ситуации с недопоставкой спецодежды, невыполнением заявочной кампании. Были предприняты меры, и на сегодняшний день заявка исполнена».

Профсоюзному лидеру удалось сплотить коллектив. Все стараются помогать друг другу в бедах и житейских проблемах. Год назад в профком обратилась работница с необычной проблемой: органы опеки грозились отобрать у нее дочь в связи с ветхостью жилья, в котором проживает семья. Было понятно, что надо срочно восстанавливать печь, так как была осень, а впереди и зима. С подачи профсоюзного лидера коллектив подключился к решению проблемы: собралась команда желающих оказать содействие и в свободное от работы время люди приходили и ремонтировали жилье. Профсоюз помог с приобретением материалов. Общими силами восстановили печь и отремонтировали помещение.

«На благотворительные солидарные действия коллектив приходилось мобилизовывать несколько раз: после двух пожаров в частных домах у работников НГЧ и одного — у пенсионерки, — констатирует Екатерина Лунева. — Собирали вещи, деньги, помогали с уборкой, восстановлением. Когда получается помочь даже одному человеку — это как бальзам на душу, хочется нести добро и дальше».

Сама профактивистка не стоит на месте — она активный участник мероприятий РОСПРОФЖЕЛ. В прошлом году, например, в составе делегации представляла Дорпрофжел на СвЖД на фестивале профсоюзной молодежи в Сочи.

ФОТО В АВТОРА

Екатерина Лунева уверена, что молодежная политика профсоюза поможет раскрыть потенциал молодых работников Пермской дистанции гражданских сооружений

«Средний возраст работников дистанции 46 лет, то есть молодежи совсем немного, поэтому она на особом контроле, — отмечает Екатерина Лунева. — Постоянно вовлекаю их в профсоюзные мероприятия и рассказываю о том, какие бонусы, например в виде обучения, можно получить. Хочу, чтобы молодые люди раскрыли свой потенциал, а молодежная политика им в этом может помочь. Активно пропагандирую здоровый образ жизни, люди у нас заинтересованные, им некогда заниматься глупостями».

ДЕТИ

Рейс безопасности

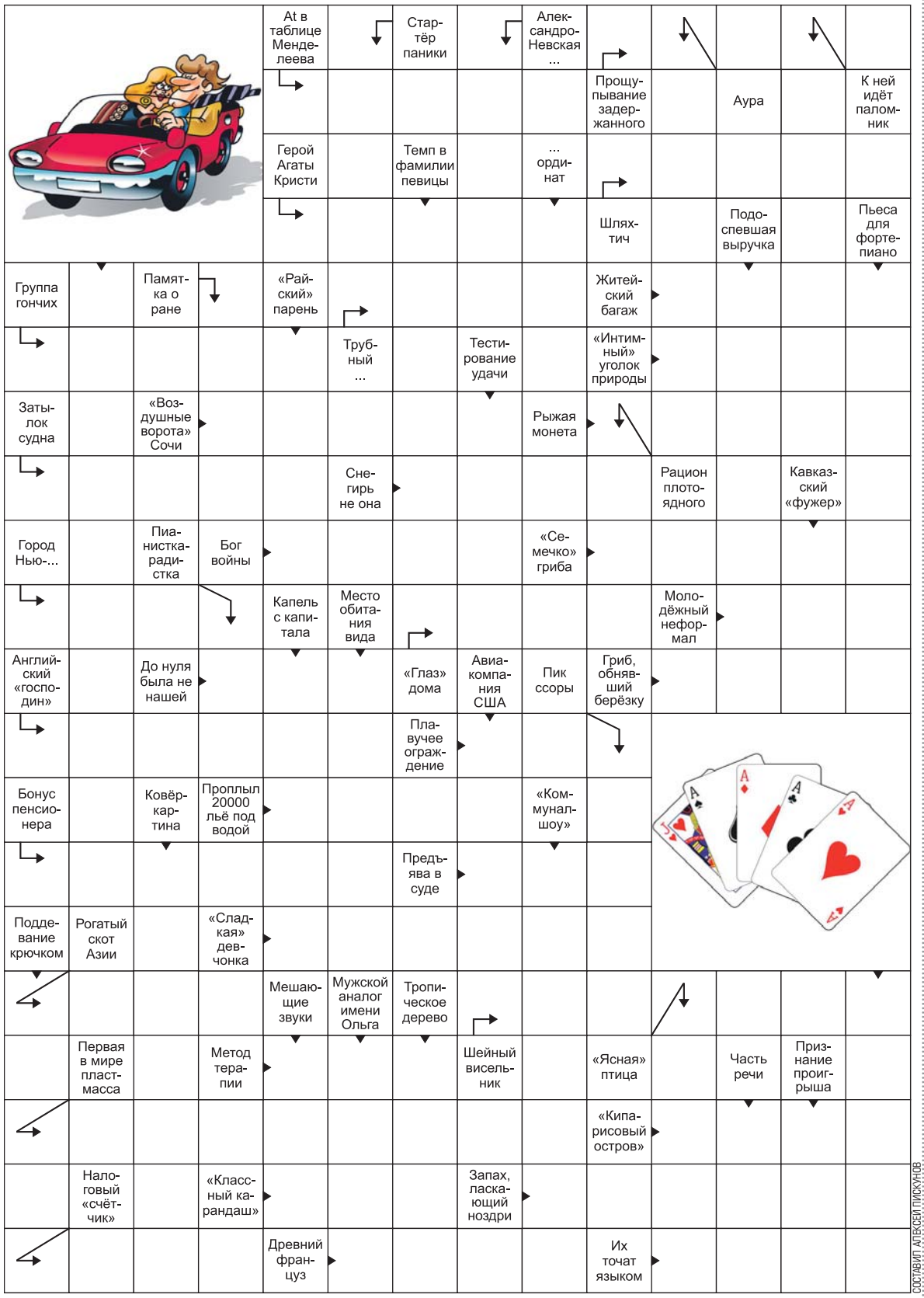
ОЛЬГА КУДРЯШОВА,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Школьники из Брянска стали участниками акции по профилактике детского травматизма «Рейс безопасности».

Мальчишки и девчонки, облачившись в сигнальные жилеты, прослушали инструктаж и сели в специально выделенную для акции автомотрису. Маршрут рейса организаторы акции построили таким образом, что по ходу движения специалисты по охране труда не только рассказывали об опасности железнодорожного транспорта, но и показывали реальные места, где часто гибнут люди, которые нарушают правила.

ФОТО АВТОРА

Энергетики поделились с детьми информацией о контактном проводе и напряжении. И о том, что, даже не касаясь провода, можно получить смертельную травму. Путейцы рассказали об опасности железнодорожных мостов и других искусственных сооружений, движенцы — о роспуске вагонов и невозможности остановить поезд мгновенно. После наглядной экскурсии на мотрисе ребята прибыли в музей локомотивного депо Брянск–2. Здесь они посмотрели фильм о том, какая опасность грозит тому, кто не соблюдает правила поведения на железной дороге.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 10

По горизонтали: Мокик. Норов. Кляр. Катафот. Посол. Борщов. Ремешок. Замок. Этюд. Вольво. Фон. Интрига. Ропот. Тара. Лицо. Успех. Трибун. Кабаева. Хит. Трак. Крамола. Каюр. Ветер. Парадокс. Обиняк. Стрела. Клерк. Орел. Аркада.

По вертикали: Мелиоратор. Киркоров. Кнут. Гриф. Цветок. Алеко. Авель. Оборона. Щитки. Выдра. Латиница. Виток. Номинант. Трубка. Раса. Гнев. Олух. Штатив. Песо. Хала. Кран. Мед. Люк. Кромка. Юпитер. Ряска. Акт. Опера. Скала. Рок. Лед.

ИСТОРИЯ

Университеты Николая фон Мекка

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

В семье железнодорожного инженера, строителя и совладельца нескольких российских железных дорог Карла фон Мекка было 11 детей. Трое сыновей — Владимир, Николай и Александр — так или иначе участвовали в семейном бизнесе. Но все же истинным продолжателем дела отца стал один — Николай Карлович фон Мекк (1863–1929).

«Энергичный и вечно деятельный», — так отозвался о нем журналист Андрей Нагель. В 1876 году умер фон Мекк–старший. Николай, до того мечтавший о карьере правоведа, решает посвятить себя исключительно железнодорожному делу и начинает его с азов — кочегаром на паровозе, помощником машиниста, машинистом, конторщиком службы движения, таксировщиком, дежурным по станции. Притом не на «семейной» Московско–Рязанской, где в случае чего «барчуку» поблажку бы сделали, а на казенной Николаевской железной дороге. Он целеустремленно и последовательно прокладывает свой путь в жизни.

В 1884 году Николая фон Мекка избирают кандидатом в члены правления Общества Московско–Рязанской железной дороги, в 1890–м он становится членом правления. А уже в следующем, 1891 году, компания переименовывается в Общество Московско–Казанской железной дороги, и Николай фон Мекк, еще совсем молодым человеком, становится председателем его правления. В этом качестве он бессменно и успешно руководит одной из самых крупных железных дорог России вплоть до национализации ее после революции.

При Николае фон Мекке год от года росли протяженность Московско–Казанской дороги, ее техническая оснащенность, акционеры получали высокий доход. Но не только — работодателем он был, как бы сейчас сказали, «социально ориентированным» и не злопамятным. Так, в 1905 году отказался выдать властям зачинщиков забастовок. Главных революционеров сначала уволил, но потом, когда ситуация позволила, вернул обратно. По инициативе Николая Карловича создается потребительская кооперация, которая обеспечивает железнодорожников дешевыми мукой, растительным маслом, солью, крупой. В 1913 году открываются магазины в Москве, Перово, Голутвине, Рузаевке, Сызрани, Казани, Симбирске, Пензе, Арзамасе, Нижнем Новгороде. По линии Арзамас — Муром курсирует вагон–лавка для железнодорожников. Строятся дешевые многоквартирные дома для рабочих. Даже был разработан проект поселка для служащих дороги близ платформы Прозоровская (нынешнее Кратово), но началась война — стало не до того, а потом грянули революции.

После октября 1917 года Николая фон Мекка арестовали и посадили тюрьму. Он обратился с запиской к Дзержинскому: «Уважаемый Феликс Эдмундович, я не хочу зря тратить время, я могу быть полезным!» Вскоре его выпустили — специалисты были нужны и новой власти, и Николай Карлович продолжал работать по специальности. Но из–за «буржуазного происхождения» его неоднократно арестовывали по самым разным обвинениям, а в мае 1929–го расстреляли за участие в «контрреволюционной террористической организации».

Борис Кустодиев. «Портрет Н. К. фон Мекка». 1913 год

РАЗВИТИЕ

Строки в рифму на сердце ложатся

ФОТО АВТОРА

ТАТЬЯНА ЛЬВОВА,
председатель ППО Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов
КАНАШ

В рамках Международного дня поэзии 21 марта на вокзале города Канаш поэтическим флешмобом «Строки в рифму на сердце ложатся» отметила работу литературная гостиная «Нам с книгой по пути».

Это совместный проект вокзала, полностью поддержанный не только его профсоюзной ячейкой, которая объединяет всех вокзальных работников, но и ППО Горьковской РДЖВ, средней школой №3 Канаша и городской библиотекой семейного чтения.

Учащиеся 8 «Б» класса школы № 3 в костюмах ангела, Пушкина, солдата, девочки-школьницы, русской и чувашской девушек, пассажира поезда читали стихи Михаила Лермонтова, Александра Пушкина, Александра Малышева, Таи Еж, Александра Галича, Степана Кадашникова. Затем все желающие могли прочитать любимые стихи наизусть или из книг, представленных на выставке «Мир поэзии».

Продолжилось мероприятие открытием зоны буккроссинга «Возьми меня в дорогу!», которая отныне действует на вокзале.

Начальник вокзала Лидия Николаева — кстати, лауреат премии РОСПРОФЖЕЛ — отметила, что буккроссинг должен понравиться пассажирам. А в будущем руководство вокзала постарается установить, как и на вокзалах крупных городов, терминалы буксПота, которые дают возможность скачать бесплатно через Blutooth или Wi-Fi на свои устройства различные литературные произведения.

Так что теперь, если вы отправились в путешествие на поезде и забыли книгу, не расстраивайтесь. В Канаше на полках буккроссинга можно совершенно бесплатно выбрать для себя «бумажного попутчика» на любой вкус. Обновлять фонд будут совместными усилиями сотрудников библиотеки, вокзала и пассажиров.

УЧЕБА

Мозговой штурм

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,
Дорпрофжел на ЗСЖД
НОВОСИБИРСК

Профсоюзная организация управления ЗСЖД провела для членов профсоюза Кузбасского территориального управления магистрали интеллектуальную командную игру, посвященную Году социального партнерства.

Участниками мероприятия, направленного на проверку профессиональных знаний по всем направлениям работы компании «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ, стали более 50 работников Кузбасского региона.

«Работники получили яркие эмоции от общения, раскрыли собственный потенциал, лидерские качества, которые в будущем позволят им развивать социальное партнерство и солидарность действий в своих трудовых коллективах», — уверен председатель профсоюзной организации управления Западно-Сибирской железной дороги Владислав Дудченко.

Помимо конкурсной программы члены профсоюза отработали полученные знания на практике, приняв участие в тренингах по формированию навыков публичных выступлений, аргументации и убеждения.

КУБОК

ФОТО АВТОРА

Абсолютный лидер

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Допрофжел на КрЖД
КРАСНОЯРСК

Сборная Дорпрофжел на Красноярской дороге победила в соревнованиях по лыжным гонкам Спартакиады трудящихся Красноярского края.

Финальные соревнования по лыжным гонкам прошли в Красноярске на стадионе «Ветлужанка». Более ста участников соревновались в четырех возрастных категориях. По итогам гонки в общем зачете абсолютным лидером стала сборная Дорпрофжел.

Ежегодно спартакиада, организованная Федерацией профсоюзов Красноярского края, объединяет на лыжных трассах и беговых дорожках, на футбольных и волейбольных полях, за шахматной доской и в плавательном бассейне сотни любителей спорта разных отраслей и разных возрастов.

ВОЛОНТЕРЫ

Вклад в доброе дело

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Благотворительная ярмарка «Дорога добра» в очередной раз подтвердила, что Свердловская магистраль богата талантливыми неравнодушными работниками.

На лыжной базе «Локомотив» любой желающий мог выбрать приглянувшуюся поделку или угощение, изготовленные мастерицами-железнодорожницами, и внести благотворительный взнос.

«Вязаные варежки, носки, подследники, повязки на голову, домашняя выпечка, украшения из бисера и других материалов… Всего и не перечислить, — поделилась впечатлениями организатор мероприятия, председатель молодежного совета Дорпрофжел на СвЖД Евгения Богданова. — В кратчайшие сроки нам удалось собрать богатый на разнообразие ассортимент изделий. Большой популярностью пользовались домашние заготовки и изделия скрапбук. Деревянные шкатулка и салфетница «улетели» в первые минуты. А три литра горячего безалкогольного глинтвейна выпили за час!»

В организации помогали волонтеры отряда «ДОБРОволец» и неравнодушные работники Дорпрофжел. «Мне понравились украшения из бисера и вязаные носочки, — поделилась впечатлением секретарь заместителя начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Любовь Крутикова. — Домой я купила манник с шоколадом».

По признанию руководителя волонтерского отряда «ДОБРОволец» на СвЖД Юлии Холкиной, это был первый опыт отряда в проведении подобных мероприятий.

«Хотелось бы организовывать подобные ярмарки чаще, делать их тематическими, — рассказала Юлия. — Ярмарка оказалась востребованной как среди мастериц, так и среди железнодорожников, пожелавших оказать благотворительную помощь. Людям было приятно внести вклад в доброе дело».

На собранные деньги будут куплены вещи для воспитанников детского дома.

ФОТОФАКТ

В Комсомольске-на-Амуре более 100 железнодорожников приняли участие в соревнованиях по лыжным гонкам на Кубок профсоюза.

Забег спортсменов был организован в два этапа: для женщин — на 1000 метров и для мужчин — на 2000 метров. Итоги подводились в личном первенстве и в командном зачете, где важную роль играло количество участвующих спортсменов от предприятия.

После финиша спортсменов ожидала полевая кухня, организованная председателями первичек.

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. ПЛАКСИНА
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 «Красная Звезда» 123007, г. Москва Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62,
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 126096 экз.
Номер подписан: 28.03.2019 г. Заказ №