Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 34 (974)
26 СЕНТЯБРЯ — 2 ОКТЯБРЯ
2019 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

АКЦИЯ

На велике в честь БАМа

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Участники велопробега, посвященного 45-летию начала строительства БАМа, накатали по дорогам России более 45 тыс. км. А в следующем году всех любителей велоспорта ожидает новое спортивное мероприятие.

«Организованный профсоюзом велопробег стартовал 21 апреля, — рассказывает заместитель руководителя Департамента социального развития аппарата ЦК профсоюза Наталья Антонова. — На всех дорогах прошли праздничные мероприятия, акции, популяризирующие здоровый образ жизни, и массовые велозаезды. Они проходили в крупных населенных пунктах и на железнодорожных узлах».

В велопробеге участвовали 15 тыс. человек. Окончание было запланировано на 7 сентября, и к этой дате велосипедисты преодолели установленную профсоюзом планку в 45 тыс. км.

Так, в первый день акции около 200 железнодорожников Московской магистрали прошли дистанцию в семь км, а на финише всех ждала полевая кухня. «Участвую в велопробегах регулярно, — сказал председатель ППО Московско-Смоленского центра организации работы железнодорожных станций Юрий Сонькин. — Для меня это жизнь. Как и для всех моих ребят. Для нас это настоящий праздник».

Каждый из организаторов акции постарался придумать какую-то изюминку. Например, проехавших 10 км по улицам Воронежа велосипедистов Юго-Восточной дороги на финише ожидала праздничная программа. Трюковые элементы, да такие, что дух захватывало, продемонстрировал велофристайлер, был также воркаут, конкурс на лучшее знание песен по спортивной тематике, спортивные упражнения на велосипедах, а также лотерея от Дорпрофжел. Счастливчики уехали домой на новых велосипедах.

А в Ярославле на финише Дорпрофжел на Северной дороге организовал флешмоб — участники закрутили живое «велоколесо», которое прокрутилось 45 раз.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

В велопробеге участвовали 15 тыс. человек

Некоторые члены профсоюза проявили инициативу и составили собственный маршрут. Например, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Варшавский Октябрьской дороги Александр Тихонов. Маршрут 10 локомотивщиков проходил не по асфальту, а вдоль правого берега реки Луги, где привыкшие к уединению местные жители изрядно удивлялись, завидев колонну велосипедистов. Были участки, где они шли пешком, взбирались в гору, по пояс в воде переходили реки. И все это с велосипедом на себе.

«35 км из 200 были связаны с именно такими пешими трудностями, — поделился Александр Тихонов. — Маршрут оказался сложнее, чем ожидалось, но никто не унывал. Все участники за тем и пришли на старт, чтобы проверить себя, пообщаться в условиях приключений».

Кстати, Дорпрофжел на Октябрьской дороге провел дополнительный веломарафон, соревноваться в котором пришлось в необычном формате — в онлайн-режиме. Он собрал 126 участников со всей страны, которые в индивидуальном формате проехали 80 тыс. км.

«На следующий год запланировано проведение велопробега, посвященного 75-летию Победы в Великой Отечественной войне и 115-летию РОСПРОФЖЕЛ», — сказала Наталья Антонова.

ВИРТУАЛЬНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ СТР. 2

НАДБАВКА ЗА СЕВЕР СТР. 3

НЕКОМУ «СОГРЕТЬ» ЛОКОМОТИВ СТР. 5

КАЧЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ СТР. 6

НОВОСТИ

ПОДПИШУТ ДО СЕРЕДИНЫ ДЕКАБРЯ

Начались коллективные переговоры по подготовке проекта и подписанию нового Отраслевого соглашения по учреждениям образования, подведомственным Федеральному агентству железнодорожного транспорта, на 2020-2022 годы.

Профсоюз будет настаивать на сохранении всех гарантий, компенсаций и льгот, предоставляемых сегодня работникам и неработающим пенсионерам железнодорожных учреждений образования, а также на расширении отдельных льгот с учетом финансовых возможностей учреждений образования. Новый документ планируется подписать до 1 декабря.

ВСЕ БОЛЬШЕ ЛОЯЛЬНЫХ

Восемь новых партнеров привлек Комсомольский филиал Дорпрофжел на ДВЖД к участию в программе лояльности. В их числе стоматологические и зубопротезные организации, магазины одежды и строительных материалов. И теперь таких партнеров у членов профсоюза Комсомольска-на-Амуре более двух десятков.

Как отмечают в Дорпрофжел на ДВЖД, система скидок, на которую дает право электронный профсоюзный билет (ЭПБ), популярна. В среднем при помощи ЭПБ можно сэкономить до одной тысячи рублей в месяц.

В ОКТЯБРЕ ОЖИДАЕТСЯ РОСТ

Работников АО «Федеральная грузовая компания» ждет индексация. С 1 октября на 4,9% зарплату проиндексируют работникам производственных подразделений и транспортно-эксплуатационных участков филиалов и агентств транспортного обслуживания.

У работников аппарата управления, аппаратов Московского представительства, филиалов и агентств транспортного обслуживания она вырастет на 4,6%.

СИГНАЛ
№ 34 (974) 26 сентября — 2 октября 2019 года

БЕЗОПАСНОСТЬ

Виртуальная реальность

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Сидит в кресле человек, на глазах — массивный прибор, в руках — какие-то ручки. Он поворачивается в вертящемся кресле, поднимает голову, наклоняется, то вдруг встает и тянется руками куда-то в пространство. Со стороны смотрится забавно, но на самом деле все серьезно: в учебном центре на базе моторвагонного депо Перерва Центральной ППК идет обучение управлению электропоездом ЭП2Д в виртуальном пространстве.

Надев очки виртуальной реальности VR-тренажера, ученик попадает в кабину управления пригородного поезда, который курсирует от Киевского вокзала столицы до Калуги.

«Мы обратились в компанию, которая делает онлайн-игры, — рассказывает главный специалист по технической учебе управления эксплуатации подвижного состава АО «ЦППК» Александр Ивахненко. — Начинать пришлось с нуля. Объяснять человеку, который изобретал игры, как должен работать электропоезд, — тяжелая задача, но их инженеры меня поразили. Мы сформировали для них техническое задание, дали кипу документации, и при этом они задали нам всего 20 вопросов, а получив ответы, больше нас не беспокоили. Когда тренажер был готов, они запатентовали разработку и передали нам авторские права».

Сегодня в учебном центре установлен прототип тренажера — первая версия с ограниченным функционалом. Пока отработать на нем можно ограниченные задания: приведение электропоезда в рабочее состояние, поездку по участку, при этом реализованы алгоритмы контроля скорости, проверки бдительности.

«Полный функционал реализуем до конца этого года. До конца года тренажер приобретет самое сложное — полный функционал УПУ и приборов безопасности, ведь у КЛУБа много алгоритмов, которые нужно сделать рабочими в виртуальном пространстве. Также будут заложены новые сценарии, в числе которых 18 ситуаций, с которыми чаще всего сталкиваются машинисты в поездке. Ну а потом будем рассматривать вопрос создания тренажеров и для других серий электропоездов», — рассказал Александр Ивахненко.

Бывший машинист, технический инспектор труда профсоюза ЦППК Валерий Тулупов «проехал» в виртуальной кабине машинистом. Говорит, что ощущения, будто и впрямь находишься в кабине, все детали пульта управления и размеры, как в реальной жизни. Чтобы выполнить некоторые действия, в виртуале тоже придется встать или нагнуться, как и в кабине.

«Считаю, что обучение на тренажере будет положительно влиять на работу локомотивных бригад, ведь на нем можно получить навыки и заранее отработать ситуации, которые могут возникнуть в поездке, — говорит Валерий Тулупов. — Он современен и реалистичен — прорисовка гарантирует полное погружение. Локомотивные бригады отзываются положительно, потому что обучение происходит как бы в игровой форме и потому легче запоминается».

Новинку ЦППК демонстрировала на форуме «Город образования». Учащихся колледжей, желающих попробовать вести электропоезд, было предостаточно, однако рекордсменкой стала трехлетняя девочка. Она выполнила все задания, спокойно проехала по маршруту и сказала «вау!». Это, кстати, нетипично для детей, ведь большинство из них в момент начала виртуального движения поезда падают. Впрочем, не каждый взрослый может спокойно находиться в виртуальной реальности.

«Если есть проблемы со зрением, может дать сбой вестибулярный аппарат. Наблюдая за обучающимися в учебном центре, я пытался анализировать, в каком возрасте люди быстрее осваивают тренажер. И оказалось, системы нет: есть молодые люди, которые теряются, а есть люди предпенсионного возраста, которые спокойно «садятся и едут», — говорит Александр Ивахненко.

ФОТО АВТОРА

Ежемесячно в Перерве обучение проходят 800 человек. Сейчас здесь установлено четыре тренажера: три кабинного типа и один виртуальный. А этого недостаточно. Большой плюс VR-тренажера в том, что он занимает мало места и мобилен. И стоит дешевле, чем кабинный.

Занятия в центре длятся по 8 часов, и время учебы оплачивается, будто бы машинист на смену вышел. Кстати, в ЦППК оплачивают и инструктажи. На учебу пошел — в графике ставится рабочее время. Первозимником пришел — рабочее время. Инструктаж по охране труда тоже оплачивается. Это правильно, ведь человек вынужден присутствовать на производстве, уезжать в свой выходной день от семьи. Многие машинисты и помощники живут в 100-150 км от Москвы, и получается, что ради инструктажа уезжают из дома на целый день.

В учебном центре есть комната приема пищи с холодильником и микроволновкой. Но можно пообедать и готовыми блюдами, а не брать с собой еду из дома. Для этого имеется собственная столовая.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Алексей НАЛЕТОВ,
заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ — главный технический инспектор труда:

— Безусловно, использование технологий «VR» — это огромный шаг в организации качественного и массового обучения, повышения уровня квалификации персонала. Но не разовьется ли у работника близорукость, нарушение осанки, вестибулярного аппарата, психоэмоционального состояния? Какое время пребывания в иммерсивной среде можно считать безопасным? Реальных исследований проведено еще очень мало, как и мало информации об этом вопросе в открытых источниках. Пока, наверное, правильнее действовать по методу — «все хорошо в меру». Ответы на вопросы даст СанПиН по использованию и безопасному времени нахождения в иммерсивной среде, который сейчас находится в стадии разработки.

ФОТОФАКТ

Спецодежда нового поколения поступила в кладовую эксплуатационного вагонного депо Рязань. Мужские костюмы «Слесарь-ремонтник-Л» сразу попали под входной контроль комиссии по проверке качества средств индивидуальной защиты.

«Спецодежда пошита из комбинированной ткани, на ощупь мягкая, — отметила председатель ППО депо Татьяна Трунова. — Фурнитура, нитки, молнии, застежки-карабины подобраны в тон. Швы прошиты без изъянов. На задней стороне брюк и на коленях двойная вставка, верхняя часть комбинезона на молнии, легко отстегивается».

ПЕРСПЕКТИВЫ

Страховка от болезни

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

С 1 октября организации РОСПРОФЖЕЛ, компания «ЕРВ Туристическое страхование» и немецкий страховой концерн DEVK актуализируют программу страхования от несчастных случаев и критических заболеваний.

«Пилотный проект был реализован Дорпрофжел на Московской и Северо-Кавказской дорогах, — рассказывает руководитель департамента социального развития аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Сергей Шеболдин. — Страховку приобрели более 1000 человек. Опираясь на его положительные результаты, мы решили развить программу совместно с АО «ЕРВ Туристическое страхование» и опытом страхового концерна DEVK.

Страховщики учли пожелания профсоюза. С октября члены профсоюза смогут застраховать себя и своих близких по комплексной программе от несчастных случаев, травм, болезней, требующих госпитализации, критических заболеваний, временной нетрудоспособности, хирургических вмешательств, укуса клеща и других рисков.

Страховой полис может быть оформлен на один месяц, полгода или год. Человек самостоятельно решает, на какую сумму оформить полис в зависимости от уровня дохода и по каким рискам застраховаться, принимая во внимание свой образ жизни.

Компания ЕРВ предлагает четыре программы страхования от «Базовой» до «Премиум», включая «Премиум спорт» для тех, кто предпочитает активный образ жизни. К каждой программе можно оформить так называемое расширение, которое добавит в страховой полис покрытие при критических заболеваниях, временной нетрудоспособности, хирургических операциях и даже при экстренной госпитализации при осложнении беременности.

«Важно, что в новой программе есть выплаты за время нахождения на больничном, — продолжает Сергей Шеболдин. — В этом случае они небольшие, но все-таки есть. Да и в остальном программа интересная, мы надеемся, что все профсоюзные организации активно присоединятся к реализации проекта».

ПРОБЛЕМА

Надбавка за север

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

РОСПРОФЖЕЛ предложил ОАО «РЖД» включить молодых работников компании, которые трудятся в Карелии, в перечень работников, получающих процентную надбавку к зарплате в полном размере с первого дня работы.

Республика Карелия приравнена к районам Крайнего Севера. Это означает, что работающие там люди имеют право на денежную надбавку к зарплате. Однако первые выплаты начисляются через год после трудоустройства. Через год работы надбавка составляет 10%, и еще столько же должно прибавляться к зарплате ежегодно, пока прибавка не достигнет 50% от оклада. Это приводит к текучести кадров.

В Карелии много моногородов, одной из проблем которых является отток молодых кадров, и не только в железнодорожной отрасли, но и на других предприятиях.

«Это неудивительно: к примеру, сегодня ко мне приходил молодой специалист, который, окончив колледж по направлению, устроился в дистанцию пути монтером второго разряда. Он родился, вырос и учился в Карелии, но не имеет права на надбавку, и его зарплата составляет 13 тыс. руб.», — объясняет руководитель Петрозаводского регионального отдела Дорпрофжел на Октябрьской дороге Нелли Погодина.

Уже несколько лет профсоюз добивается того, чтобы молодежь Карелии сразу после трудоустройства получала так называемые «северные». Кстати, в августе этого года соответствующий пункт был включен в трехстороннее соглашение между правительством республики, Союзом организаций профсоюзов и Региональным объединением работодателей на 2019–2021 годы.

«Ранее для мотивации молодежи мы уже обращались с этим вопросом к руководству ОАО «РЖД» и получили ответ, что в регионе нет закона или иного нормативного акта, в соответствии с которым можно было бы установить молодым железнодорожникам «северную» процентную надбавку с первого дня работы, — продолжает Нелли Погодина. — Надеемся с помощью трехстороннего соглашения добиться того, чтобы ОАО «РЖД», да и другие работодатели региона, прописали эту меру в своих коллективных договорах».

При наличии местного нормативного акта, в соответствии с Положением о корпоративной системе оплаты труда, начальники железных дорог имеют полномочия устанавливать процентные надбавки к заработной плате молодым работникам с первого дня работы в полном размере.

Профсоюзным организациям в Карелии теперь остается следить за тем, чтобы региональные работодатели как можно скорее подготовили документы о получении надбавки. На Октябрьской магистрали уже начали собирать информацию о молодых работниках Карелии при участии профсоюзного актива на местах.

«Опыт Мурманского региона ОЖД, где эта мера уже применяется, показывает, что это выплата процентной надбавки к зарплате с первого дня работы положительно влияет на закрепление молодежи на рабочих местах», — подвела итог Нелли Погодина.

ТЕХНОЛОГИИ

Бумажный пока надежнее

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Государство стремится к уменьшению бумажного документооборота, в связи с этим в 2017 году был принят закон об электронных листках нетрудоспособности. Они имеют такую же силу, как оформленные на бланке. Однако некоторые железнодорожники столкнулись с неожиданными трудностями при сдаче электронных больничных на предприятии.

«В этом году в нашем депо было уже несколько случаев, когда работникам в медицинском учреждении оформляли электронный больничный лист, но наш отдел кадров не принимал его, — рассказывает председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Ярославль-Главный Северной дирекции тяги Вячеслав Коробов. — Сотрудники депо проживают не в Ярославле, где работают, и свои больничные получали по месту жительства. Поэтому они потратили много времени на переоформление электронного листка на бумажный».

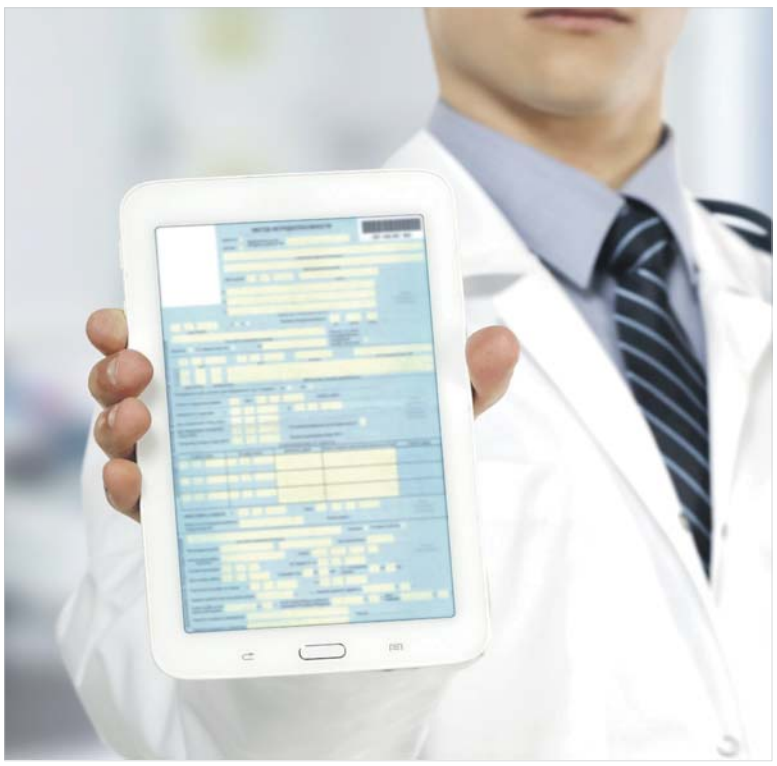
Однако, как рассказали «Сигналу» в правовой инспекции труда профсоюза, больничные листы, выданные на бумажном носителе и в форме электронного документа, являются равнозначными. Как подчеркивает старший правовой инспектор труда РОСПРОФЖЕЛ Кристина Степанян, листок нетрудоспособности в электронной форме оформляется только с письменного согласия больного. Но для того, чтобы электронный больничный принял работодатель, у него должна быть для этого техническая возможность. Проще говоря, чтобы воспользоваться возможностями электронного больничного, работодатель и медицинское учреждение должны иметь доступ к специальной программе Фонда социального страхования. Однако еще не все компании и организации получили его.

«Поэтому, чтобы не пришлось тратить время на разъезды между работой и медицинским учреждением, у работника есть право уточнить у кадровой или бухгалтерской службы предприятия возможность принятия к оплате электронных листков нетрудоспособности», — говорит Кристина Степанян.

> **Листок нетрудоспособности в электронной форме оформляется только с письменного согласия больного**

А в поликлинике или в больнице попросить выдать бумажный больничный. Впрочем, чтобы решить вопрос, работодатель может воспользоваться помощью Фонда социального страхования РФ.

На сайте этой организации размещена информация о том, что если медицинская организация уже выдала листок нетрудоспособности в электронной форме, то работодатель может скачать на официальном сайте ФСС (https://cabinets.fss.ru/eln.html) бесплатную программу АРМ «Подготовка расчетов для ФСС» и с ее помощью получить электронный листок нетрудоспособности.



АКЦИЯ

Выигрыш ко дню компании

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,
Дорпрофжел на ЗСЖД
НОВОСИБИРСК

ППО управления Западно-Сибирской железной дороги организовала для работников праздничную лотерею по номеру электронного профсоюзного билета. Ее посвятили Дню компании «Российские железные дороги».

«Сегодня на полигоне магистрали большое внимание членов профсоюза направлено на возможности электронного билета (ЭБП) РОСПРОФЖЕЛ и программы лояльности. С их помощью можно получать скидки и бонусы у партнеров профсоюза», — подчеркнул председатель ППО управления Западно-Сибирской дороги Владислав Дудченко.

Для усиления информационной работы и мотивации профсоюзного членства было решено заинтересовать владельцев ЭБП праздничной лотереей.

Участниками лотереи, посвященной Дню компании, стали около трех тысяч членов профсоюза.

В канун праздника специалисты профсоюзного комитета при помощи онлайн-генератора случайных чисел определили победителя и призеров лотереи, которых наградили подарками.

СТУДЕНТЫ

Наставят на путь истинный

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Профсоюзная организация студентов Института автоматики, телекоммуникаций и информационных технологий (ИАТИТ) ОмГУПС завершила обучение наставников. Студенты старших курсов будут помогать первокурсникам осваиваться в новой обстановке и обучать их профсоюзной работе.

ФОТО АВТОРА

«Идея проекта родилась в прошлом году, когда я учился на втором курсе и ко мне за помощью стали обращаться первокурсники, — рассказывает председатель факультетской профорганизации ИАТИТ Алексей Варнава. — А на «Студенческом профсоюзном лидере — 2019» познакомился со студенткой Ростовского университета путей сообщения Ольгой Мовой, по инициативе которой в РГУПСе уже не первый год реализуется такой подход».

Южный опыт Алексей с коллегами по первичке модернизировал под сибирские реалии. Разработали четыре тренинга: в рамках первого, «Нормативная документация», рассказали об основах студенческой и профсоюзной жизни — уставе университета и уставе РОСПРОФЖЕЛ. Второй тренинг был посвящен разрешению спорных ситуаций, ценности врагов и правильному ведению конфликта, третий — психотипам личности. А в рамках четвертого наставники учились отстаивать свою точку зрения в дискуссии. Каждый смог примерить на себя роль руководителя учебного направления и председателя ППО, побывать, так сказать, по обе стороны баррикад.

В наставники брали коммуникабельных и ответственных студентов, без задолженностей по экзаменам и зачетам.

«Первокурсники — это вчерашние школьники, которые попали в новую среду, — говорит Алексей Варнава. — Многие приехали из других городов. Это стресс, а ведь им еще и учиться надо. Между тем многие проявляют желание и общественной деятельностью заниматься. Наставник должен им помочь быстрее освоиться и по возможности с меньшими переживаниями: рассказать, какие требования у каждого преподавателя, какие есть клубы и секции, как вступить в профсоюз и что дает членство в нем».

Всего подготовили 14 наставников. Сегодня для них главное — найти общий язык с каждым первокурсником, что не так просто, так как к каждому требуется свой подход. Впрочем, наставниками стали профсоюзные активисты, которые уже поднаторели в работе с коллективом и умеют решать нестандартные задачи.

«В первичку обращаются студенты с разными вопросами, — говорит Алексей Варнава. — В том числе с просьбой проконсультировать по нормативным документам. Ведь бывают и конфликтные ситуации, в которых ребята сталкиваются с ущемлением прав. Так что нам как профсоюзным работникам нередко приходится отстаивать интересы учащихся».

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Ольга МОВА,
заместитель председателя ППО студентов Ростовского государственного университета путей сообщения:

— В нашем вузе проект «Наставничество» проводится уже третий раз. Мы придумали его для того, чтобы в короткий срок познакомить только что поступивших в университет ребят с профсоюзом и студенческой жизнью. Первый раз мы набрали всего 15 человек. На второй год — более 30. А в этом году у нас было около 120 заявок! Пришлось проводить строгий отбор, из всех желающих мы выбрали 60 человек. Интерес к проекту растет не только среди студентов, но и со стороны администрации вуза и Дорпрофжел на Северо-Кавказской дороге. Наставники ведь не только первокурсникам помогают, но и руководству.

МОТИВАЦИЯ

Завтра с профсоюзом

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

Первокурсники Иркутского государственного университета путей сообщения вступили в профсоюз. Заявления написали 400 человек.

В учебный центр Дорпрофжел на ВСЖД на мероприятие «Шаг в Завтра» приехали 410 первокурсников.

«Наша задача — рассказать ребятам о профсоюзной работе. Стать членом профсоюза или нет — решать, конечно, им самим, но заинтересовать и на конкретных примерах показать профсоюзную работу мы обязаны», — рассказал «Сигналу» первый заместитель председателя Дорпрофжел на ВСЖД Виктор Громов.

«Шаг в Завтра» проходил в игровой форме. Спортивные задания и головоломки, которые ребята могли выполнить только командой, сплотили студентов.

«В школе о профсоюзе не рассказывают, а было бы неплохо, — рассуждает первокурсник факультета «Строительство железных дорог» Павел Старостин. — В университете с первого дня я увидел много разных направлений, где можно реализоваться, кроме учебы. Кстати, для себя решил, что буду развиваться в профсоюзном направлении, и первый шаг уже сделан — меня выбрали профоргом группы», — рассказал он.

Аня Наумова — сокурсница Паши. В своей группе девушка также возглавила профсоюзную работу. «Чтобы быть достойным лидером для ребят, необходимо в первую очередь самой разбираться и понимать, чем занимается профсоюз. Сейчас я изучаю Устав РОСПРОФЖЕЛ, — рассказывает девушка. — Каждый понедельник вместе с профоргами из других групп и факультетов мы проходим электронные тесты, которые готовит председатель ППО студентов ИрГУПС Никита Протасов. Радуюсь, когда отвечаю правильно, но ошибки тоже учат. Никита всегда развеет наши заблуждения», — улыбается Анна.

В октябре пройдет второй этап обучения студентов, которым расскажут о защите членов профсоюза.

ЦИФРА

99%

составляет профсоюзное членство в Иркутском государственном университете путей сообщения

РЕШЕНИЕ

Инициатива стала законом

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Госдума освободила студентов и аспирантов от подоходного налога на материальную помощь, сумма которой не превышает четыре тысячи рублей в год. Законопроект принят в третьем чтении и вступит в силу в 2020 году.

Еще зимой с инициативой отменить налог на матпомощь для студентов в нижнюю палату парламента обратился председатель первичной профсоюзной организации студентов Дальневосточного государственного университета путей сообщения Андрей Максименко.

Он указал на существовавшую правовую несправедливость: с матпомощи для студентов взимается налог, хотя в соответствии с Налоговым кодексом она налогообложению не подлежит.

«В Министерстве финансов это объясняли тем, что студенты не являются работниками учреждений. Однако в законе «О профсоюзах, их правах и гарантиях деятельности» говорится, что работник — это не только тот, у кого заключен трудовой договор, но и тот, кто учится в профессиональной образовательной организации или образовательной организации высшего образования», — рассказал Андрей Максименко.

В связи с этим члены студенческой первички ДВГУПС обратились в органы законодательной власти различных уровней, в том числе в Государственную Думу России.

В первую же неделю работы осенней сессии Госдума приняла этот законопроект во втором и третьем чтениях, отменив взимание подоходного налога с матпомощи, сумма которой не превышает четыре тысячи рублей в год и выдается студентам (курсантам), аспирантам, адъюнктам, ординаторам, ассистентам-стажерам вузов.

СИТУАЦИЯ

Некому «согреть» локомотив

Игорь ИЛЬЧЕНКО, главный технический инспектор труда профсоюза на Красноярской дороге:

— На Красноярской дороге актуальной является проблема нехватки машинистов вспомогательных работ, или так называемых «прогревальщиков». В большой степени она характерна для крупных узловых сортировочных станций.

В соответствии с пунктом 28 приложения 5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог локомотив запрещается оставлять в «горячем» состоянии без присмотра специально подготовленного работника. В кабине должно находиться ответственное лицо — машинист или помощник с правами управления.

По технологии локомотивная бригада, прибывшая с поездом на станцию, должна максимально быстро смениться, чтобы исключить превышение нормы рабочего времени и снизить непроизводительные потери, что сокращает время оборота. Функцию приемки и контроля за локомотивом в таком случае должны выполнять те самые «прогревальщики».

В связи с ростом объемов перевозок и ремонта инфраструктуры сейчас, как правило, на крупных станциях почти все пути заняты. Не всегда есть возможность взять поезд «под воздух», а значит, нет возможности отцепить локомотив или расхолодить его и закрыть. А значит, присутствие в кабине машиниста становится неизбежным.

При прибытии на станцию нескольких поездов с минимальным интервалом машинист прогрева физически уже не может проконтролировать локомотивы каждого из них.

Положение усложняется тем, что машинисты прогрева выполняют также и другие обязанности. Например, на сортировочной станции Красноярск-Восточный три основных парка. В одном — один машинист на прогреве, в другом — два. Причем в парке «Г» они не только принимают и сдают бригадам локомотивы, но и экипируют их песком. А это длительный процесс.

На ПТОЛ Красноярск-Восточный три бригады вспомогательного движения заняты почти постоянно маневровыми перемещениями локомотивов по путям. Два машиниста осуществляют выдачу локомотивов, их постановку на канаву и приемку с ТО-2, проверяют полную работоспособность.

В обязанности «прогревальщиков» входит также проверка инструментальных ящиков, комплектование средствами индивидуальной защиты, сигнальными принадлежностями. В итоге пока они выполняют эти работы, в парках прибытия некому принимать локомотивы.

Тем не менее, при росте объемов перевозок численность машинистов и помощников вспомогательного движения сокращается. К примеру, в прошлом году на станции Мариинск работали 43 машиниста и 50 помощников прогрева. Сегодня — 40 и 40 соответственно.

Станцию Ачинск в 2017 году обслуживали по 33 машиниста и помощника, сейчас — на четыре машиниста меньше.

На Красноярске-Главном остался один машинист прогрева, что в случае необходимости замены локомотива пассажирского поезда на станции (неисправность, необходимость проведения техобслуживания или текущего ремонта) фактически парализует работу.

Сокращение специалистов вспомогательного движения — следствие оптимизации численности работников Дирекции тяги для выполнения заданных темпов роста производительности труда, хотя давно уже ясно, что этот путь непродуктивен. Без внедрения новых методов работы, прогрессивных технологий, клубок проблем будет только увеличиваться. Нельзя забывать, что в перевозочном процессе приоритетной задачей является обеспечение безопасности движения поездов. Дефицит машинистов прогрева на существующий объем работы создает предпосылки к серьезным нарушениям в вопросах обеспечения безопасности движения, на чем постоянно акцентирует внимание ревизорский аппарат.

Не менее значимая проблема, вытекающая из нехватки машинистов прогрева, — непроизводительные потери времени локомотивных бригад, которым приходится ожидать, пока «прогревальщики» примут у них локомотив, или сменной бригады.

При острой нехватке локомотивных бригад на Восточном полигоне это создает дополнительные трудности в обеспечении удовлетворительных условий труда, соблюдении режима труда и отдыха. Все это не может не отразиться в негативном ключе на технологии перевозочного процесса.

МЕДКОМИССИЯ

Долгое ожидание

Сергей РУБЦОВ, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Воронеж-Курский Юго-Восточной дирекции тяги:

— В депо сложилась ситуация, в которой машинистам и их помощникам по многу дней приходится ожидать вызова на региональную или центральную врачебно-экспертную комиссию.

Поясню: ежегодно локомотивные бригады проходят медицинский осмотр на определение их профпригодности к дальнейшей работе. Если у врачей возникают какие-то сомнения, они отправляют работника для уточнения диагноза на консультирование в региональную или центральную комиссию.

Он должен дождаться вызова. Как мне сообщили в Юго-Восточной дирекции здравоохранения, сроки направления на региональную и центральную врачебно-экспертные комиссии регламентированы. Вызов на консультирование в региональную комиссию должен прийти в течение трех дней с момента поступления в ее адрес медицинских документов работника. В центральную — пяти дней.

Однако ожидание вызова затягивается. По факту в первом полугодии наши машинисты и помощники ждали его по 22 дня, 38, 46, 67. Самый большой срок ожидания — 74 дня. При этом никаких дополнительных обследований в это время они не проходили.

Проблема заключается в том, что на это время машинистов и помощников отстраняют от работы. Если есть возможность, то их трудоустраивают в депо на это время на другую вакансию. Но у нас немного таких возможностей. Если есть неотгуленный отпуск — идут в отпуск. Остальные — без сохранения заработной платы.

Я вносил свое предложение: пока машинист ждет вызова, направить его на реабилитацию в медицинский центр с оформлением больничного листа. Однако мне ответили, что в соответствии с приказом Минздрава о порядке выдачи листков нетрудоспособности он не выдается гражданам, проходящие периодические медицинские осмотры.

Никто вам не скажет, разумеется, как машинисты и помощники, оказавшиеся в подобной ситуации, решают вопрос безденежья. Но у всех семьи, дети, которых надо содержать. Как-то приходится выкручиваться.

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

Сложная тема

Тема оптимизации, в том числе и численности штата, не нова ни для ОАО «РЖД», ни для профсоюза. И этот год не стал исключением. «Сигнал» продолжает рубрику «Оптимизация».

Игорь БАЛАШОВ, председатель ППО Московско-Окружной дистанции инфраструктуры:

— В декабре прошлого года в целях выполнения программы по повышению производительности труда и в связи с передачей средств малой механизации в путевые дорожные мастерские на станции Рязань сократили пять работников — двух электросварщиков ручной сварки и трех наладчиков железнодорожно-строительных машин и механизмов. Однако из-за низкого качества ремонта и отсутствия необходимых запчастей в мастерских средства малой механизации в дистанцию своевременно не возвращаются. А это создает проблемы с выполнением технологии работ, в том числе при выправке пути. Опытные монтеры пути вынуждены отвлекаться на ремонт малой механизации.

Ольга ГУСЕВА, заведующий отделом социально-экономической защиты Дорпрофжел на ЗабЖД:

— Региональным дирекциям — филиалам ОАО «РЖД» уже утверждены и заданы бюджетные параметры по снижению численности на 2020-2025 годы. При этом конкретные программы технологических мероприятий отсутствуют. Разработка мероприятий по изменению технологических процессов проводится уже под заданные параметры снижения численности.

Еще более сложная ситуация в сервисных локомотивных депо Восточного полигона ООО «ЛокоТех», где ежегодно оптимизация идет за счет сокращения численности персонала. В этом году в целях сокращения накладных расходов на 15% оптимизируют административно-управленческий персонал.

> **Из-за низкого качества ремонта и отсутствия необходимых запчастей в мастерских средства малой механизации в дистанцию своевременно не возвращаются**

Сокращают кадровых работников, экономистов, инженеров по нормированию труда, работников отделов и секторов, отвечающих за безопасность движения и охрану труда. Оптимизация идет за счет перераспределения обязанностей и возложения дополнительного объема работ на других сотрудников.

В 2018 году из штата депо вывели должности бухгалтеров и образовали дистанционный центр обслуживания. Вся обработка первичной документации уже легла на деповчан. Проводимая сейчас оптимизация административно-управленческого штата еще больше увеличит нагрузку на оставшихся в штате работников.

Вера ВОЛКОВА, председатель ППО управления ЮВЖД:

— После внедрения технологии «Электронный маршрут машиниста» сложилась непростая ситуация с операторами Центров оперативно-технического учета работы локомотивов. Операторы, ранее заполнявшие документацию по маршруту, оказались не у дел. Учитывая ряд нюансов, которые были выявлены при рассмотрении предполагаемого сокращения, профсоюзный комитет не дает согласия на сокращение операторов. Ситуация осложняется еще и тем, что специалисты должны быть трудоустроены в соответствии со своей квалификацией, а многие из них не окончили даже железнодорожный техникум. В такой ситуации и большой стаж работы не дает возможности трудоустроить сокращаемых работников.

СИГНАЛ
№ 34 (974) 26 сентября — 2 октября 2019 года

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ИНСПЕКТОР

Качественный контроль

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Общественный контроль безопасности движения стал более качественным, а выявленных нарушений стало меньше. А все потому, что прежде одно замечание приходилось дублировать несколько раз, — оно устранялось далеко не сразу. Сейчас смежники стали более ответственно относиться и быстрее реагировать. Так считает общественный инспектор по безопасности движения поездов эксплуатационного локомотивного депо Астрахань Владимир Камышанов.

ФОТО АВТОРА

Контроль всего и вся во время поездки должен быть в крови у каждого машиниста. Но есть множество бригад, которые, даже заметив в пути следования какую-либо неисправность, не сообщают о ней — мол, меня не коснулось, ну и ладно.

«Это неправильно, — говорит Владимир Камышанов. — Ничего сложного в том, чтобы зафиксировать нарушение и сообщить о нем, нет. Летом был случай — в пути бригада обнаружила разрыв стыка рельса, сообщила, были предприняты меры безопасности — поезд провели-вывели, неисправность устранили. У человека должна быть ответственность за себя, за коллег, осознание, что может произойти беда, что пострадают люди и инфраструктура, что восстановительные работы занимают много времени, денег и сил».

У Владимира Камышанова с ответственностью все в порядке. Он и общественник, и машинист. Когда общественный контроль передали профсоюзу, Владимир решил стать инспектором, ведь этим он давно занимался в своей колонне. Написал заявление и на заседании профкома его кандидатуру утвердили.

У него нарушений не было, а сам выявлял многократно. Например, на выходившем из депо тепловозе была расшатана переходная площадка между секциями. Стали разбираться. Оказалось, оторвалось одно крепление. Через 10 минут все устранили. А ведь и деталь на путь могла упасть с непредсказуемыми последствиями, и помощник машиниста мог пострадать. В данном случае переплелись вопросы охраны труда и безопасности движения.

Бывало, в дизельном помещении локомотива он выявлял плохо закрепленные «половицы» — секции металлических полов. Провалиться можно так, что сломаешь колено. А на тепловозах старых серий под такими половицами находились валы, и оступившегося человека могло вообще «намотать» на вал. Сейчас, конечно, конструкции изменены, смотрящие наружу вращающиеся детали заменены на электродвигатели.

«В поездках, помимо своей жизни, мы обеспечиваем безопасность пассажиров и всего окружающего имущества — железнодорожного, городского, личного. Машин и людей на переездах, например. Замечания по переездам бывают довольно часто — неосвещенность или еще что», — говорит Камышанов.

По словам главного технического инспектора труда профсоюза на Приволжской дороге Алексея Головешкина, замечания, поступающие от локомотивщиков по линии смежных служб, — не редкость. По видимости сигналов, например: то светофор неправильно развернут, то козырек у него опущен, то линза мутная и плохо пропускает свет. Машинисты и помощники электровозов следят за состоянием контактной сети. Одно из ходовых нарушений — обрыв струнок подвески контактной сети.

«Локомотивные бригады мобильны, передвигаются по всей магистрали, поэтому они выявляют более широкий спектр нарушений, чем работники других служб, которые на линию не выходят, находятся постоянно у себя в цеху, на станции. Они — ключевое звено во всей цепи, видят примерно 85% нарушений», — говорит Алексей Головешкин.

Чтобы работники смежных служб могли выявлять нарушения, влияющие на безопасность движения, друг у друга (то есть путеец мог посмотреть нарушения у вагонников, вагонники — у локомотивщиков), Дорпрофжел на Приволжской дороге совместно с аппаратом заместителя начальника дороги по безопасности движения поездов организовали семинар по обучению общественных инспекторов. В саратовской Дортехшколе собрали все смежные службы, сделав акцент на участии специалистов ревизорского аппарата и дирекций, занимающихся общественным контролем.

«Каждое хозяйство показывало слайды, где именно у них чаще бывают неисправности и к каким последствиям они могут привести, на что нужно обращать внимание», — рассказывает Владимир.

Камышанова часто ставят в пример: больше всех провел проверок, выявил больше всех нарушений. И говорят, что еще он безотказный. Только скажи, что надо в профком подойти, отвечает «сейчас приду». А если нужна помощь, то никогда не откажет.

ДЕТАЛИ

Владимиру Камышанову 36 лет, женат, подрастает дочь. В депо Астрахань работает с 2007 года, машинист 2 класса. В прошлом году получил ипотечное кредитование ОАО «РЖД» на 15 лет под 4,5%. Свое будущее видит только на железной дороге.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Мастер правового дела

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Тридцатилетний опыт работы в локомотивном блоке компании и полученные за эти годы знания помогли председателю ППО моторвагонного депо Нижний Тагил Николаю Волкову войти в пятерку лучших внештатных правовых инспекторов на Свердловской магистрали.

Николай Волков не прогадал, сделав ставку на правовую работу. Именно в этой сфере его опыт и знания нашли практическое применение.

«Локомотивное хозяйство имеет много тонкостей, в которых порой очень сложно разобраться даже юристу со стажем, если он не в курсе специфики, — уверена правовой инспектор труда Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СвЖД Татьяна Сухарева. — А в Николае Николаевиче гармонично сплелись и знание специфики, и правовая грамотность, а вкупе с его напористостью, принципиальностью это дало нам грамотного юриста. Он добивается положительных результатов в самых сложных ситуациях».

Еще одна черта характера Волкова — не пасовать перед трудностями. Он никогда не скажет члену профсоюза: «этого нельзя сделать», а рассмотрит ситуацию с разных сторон, проконсультируется и обязательно найдет выход.

Общественная работа всегда привлекала машиниста Волкова. Поэтому, когда коллектив предприятия доверил ему возглавить первичку, его неравнодушие и активность развернулись в полную силу.

«Мне до пенсии еще пять лет оставалось, да и здоровье позволяло трудиться дальше. Я любил свою работу, она мне нравилась, но коллектив решил по-другому, — вспоминает Николай Волков. — Первые три-четыре месяца в роли председателя хотелось вернуться в машинисты. Там все было понятно, а здесь — всегда что-то не успевал, путался. Но потом я хорошенько подумал и настроился на результативный труд».

Сегодня он ни о чем не жалеет. «Конечно, после бумажной работы, когда весь день возишься с документами, удовлетворения в душе нет, но это часть нашей работы, — констатирует внештатный правовой инспектор. — Зато окрыляют ситуации, когда есть результат в пользу работников».

ФОТО АВТОРА

Коллеги, рассказывая о председателе, вспоминают самый яркий случай, который случился несколько лет назад, когда ему через прокуратуру удалось отстоять интересы более 20 деповчан и вернуть им около 100 тыс. руб.

Председатель признается, что профсоюзная деятельность научила его сдержанности и терпению. «Научился вовремя останавливаться, чтобы посмотреть на ситуацию шире и чтобы моя принципиальность не навредила работнику, — признается Волков. — Поэтому сначала все хорошо взвешиваю, а уж если вижу перспективу в деле, то меня не остановить».

ТЕНДЕНЦИЯ

Замуж не сейчас

Возраст российских невест вырос. Большая часть женщин предпочитает выходить замуж в 25-34 года, в то время как восемь лет назад наиболее популярным был возраст 18-24. Такие данные приводит Росстат.

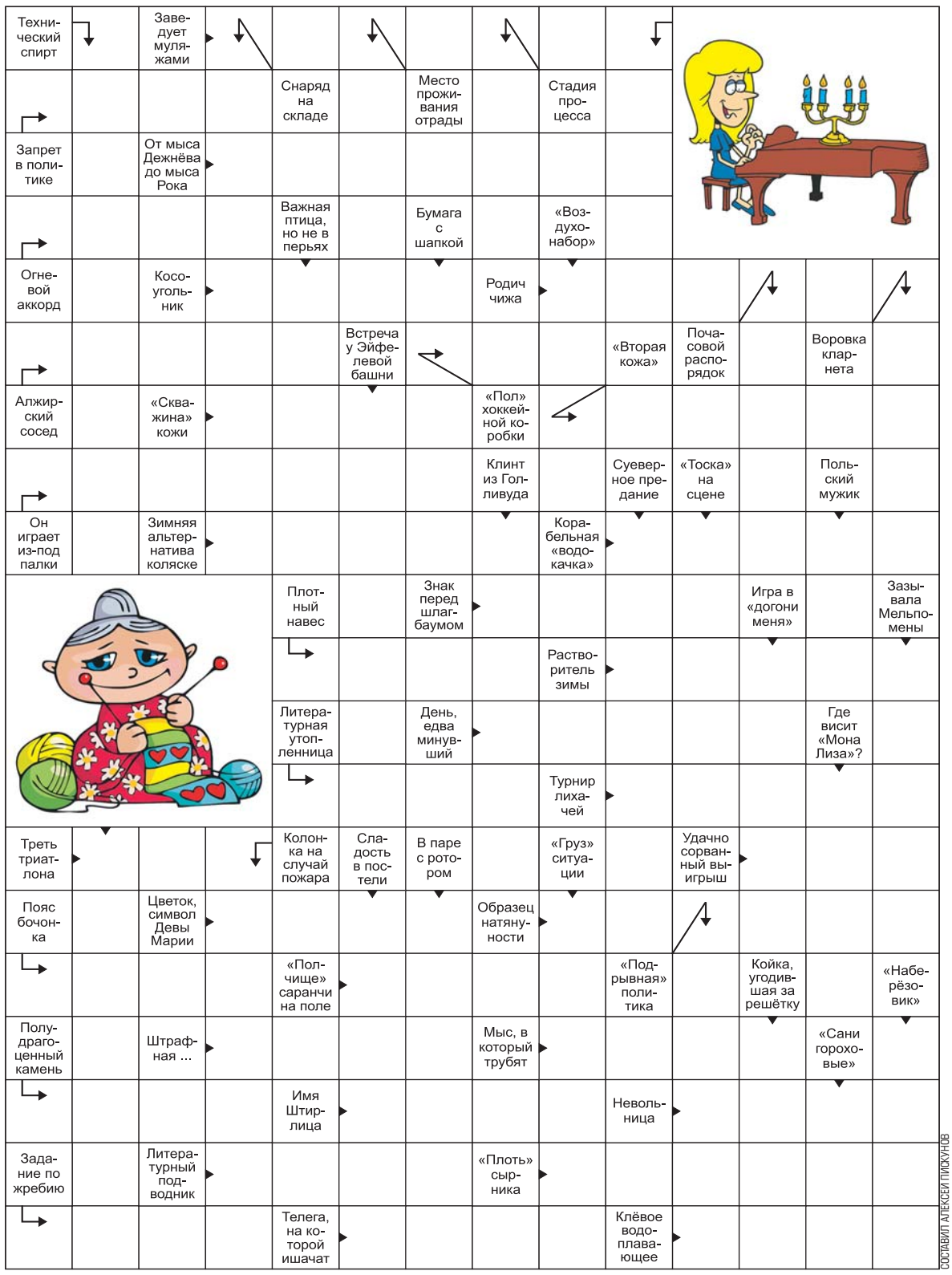
При этом мужчины по-прежнему предпочитают жениться с 25 до 34 лет.

Как отмечают эксперты, молодые люди откладывают брак. Основными причинами могут выступать: получение образования, построение карьеры, отсутствие работы и собственного жилья, нестабильное положение, желание пожить в свое удовольствие.

Еще одна причина такой ситуации — увеличение пар, не регистрирующих брак.

По данным Росстата, постепенно увеличивается число женщин, выходящих замуж после 35 лет.

«При традиционном желании иметь законную семью в последние годы социологи и психологи стали отмечать, что женщины более старшего возраста и преуспевшие в карьере или бизнесе, все чаще предпочитают жить с детьми, но без мужа», — отметила заведующая лабораторией количественных методов исследования регионального развития РЭУ имени Плеханова Елена Егорова.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 33

По горизонтали: Настройщик. Кедр. Маркс. Гетман. Сидор. Ирокез. Сумо. Диво. Сосед. Шпиц. Копир. Угода. Барак. Ринг. Нож. Скоп. Просперо. Пар. Впадина. Утро. Сен. Риск. Ржа. Ток. Иск. Истина. Проба. Гог. Омнибус. Ущерб. Дело. Газ. Тик.

По вертикали: Набег. Старт. Кошмар. Ящер. Кус. Дебошир. Анод. Киев. Динозавр. Косеканс. Миди. Рудокоп. Кино. Зона. Приговор. Цуг. Дно. Желток. Сад. Кристи. Планка. Пьер. Овес. Палас. Неон. Игрище. Киборг. Жигули. Самба. Гид. Обет. Сок.

КИНО И ЖИЗНЬ

Страх подземный

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Подземная жизнь будоражит воображение — это даже сомнению не подлежит. Взять хотя бы количество «ужастиков» на темы метро по всему миру. Тут и наши «Научная секция пилотов» Андрея И. 1996 года, «Путевой обходчик» Игоря Шавлака 2007-го и еще масса фильмов по всему миру от Японии до Латинской Америки (в столице Аргентины Буэнос-Айресе также имеется метро).

Однако интересны легенды самой старой в мире подземки — лондонской, так или иначе попадавшие периодически на киноэкран. А их немало. Так, на станции метро «Ковент-Гарден» в 1950-х годах часто наблюдали высокого мужчину в широкополой шляпе. Он бродил по платформе, что-то бормоча себе под нос. Прислушавшись, можно было понять, что это отрывки из трагедий Шекспира. Однажды этот странный персонаж зашел в бытовку к рабочим и, сняв шляпу, представился: «Уильям Террис, актер». Говорят, что рабочих как ветром сдуло, потому что он оказался без головы. Поначалу сочли, что люди стали жертвами массового гипноза, но позже выяснилось, что Уильям Террис — вполне реальный человек, ведущий трагик лондонского театра Адельфи в конце XIX века. В 1897 году он погиб на почве бытовых разборок, а умирая, пообещал вернуться…

На станции «Британский музей» поезда не останавливаются — ее закрыли в 1930-х годах. Однако работники метрополитена вынуждены там появляться для различных профилактических работ. Перекрестившись, потому что какими-то коммуникациями станция соединяется с Египетским залом Британского музея и по платформе бродит призрак древнего египтянина. Встреча с ним не обещает ничего хорошего: на человека накатывает волна ужаса, и он готов выполнить любой приказ «гипнотизера».

Еще одна легенда связана с банковским миром. В Сити, в Английском банке, работал клерк Филипп Уайтхед. Звезд с неба не хватал, а жить хотелось на широкую ногу. Однажды Филиппа попутал бес — он подделал банковские чеки на крупную сумму. Махинация раскрылась, клерка казнили, было это в 1811 году. Вот только Сара, его старшая сестра, воспитывавшая парня с малолетства, осознать этого не смогла — ей казалось, что он до сих пор жив и работает в банке. Когда Сара умерла, ее призрак стал появляться на станции метро «Бэнк» — многие пассажиры видели женщину в старомодном черном одеянии, похожем на монашеское. Ее так и прозвали — «Банковской монашкой». Впрочем, Сара — привидение миролюбивое. Лишь однажды вечером она до полусмерти напугала уборщицу, попросив проводить ее в банк к брату.

Под сводами станции метро «Фаррингдон», особенно накануне закрытия, часто раздается детский плач. Говорят, это рыдает 13-летняя ученица шляпника Энн Нейлор, невинно убиенная в середине XVIII века. И хоть тогда метро не было даже в проекте, много лет спустя призрак девочки поселился в нем и не перестает пугать пассажиров.

Однако не все призраки лондонской подземки, если можно так выразиться, «плохие». На станции «Олдгейт» однажды работали электрики, и один из них ухитрился попасть под напряжение в 20 тысяч вольт. Он даже не пострадал — только потерял сознание. Коллеги рассказывали, что за секунду до происшествия рядом с горе-электриком появился призрак женщины, погладивший его по голове. Он-то его, видимо, и спас.

ЗАВОД

Путешествие во взрослый мир

НАТАЛЬЯ МИХАЛЕВА,
Дорпрофжел на ЮВЖД
ВОРОНЕЖ

Тамбовский вагоноремонтный завод (ТВРЗ) приглашает на экскурсии детей своих работников. Посещение рабочих мест пап и мам становится все популярнее у младшего поколения.

ФОТО ИЗ АРХИВА ТВРЗ

«Помните, как в детстве хотелось попасть на работу к родителям? Тот взрослый мир казался загадочным и интересным. Вот мы и решили показать ребятам, какое дело выполняют их родители, бабушки и дедушки», — рассказывает председатель ППО ТВРЗ Екатерина Таранина.

На экскурсии ребят знакомят с производством, проводят по всем цехам. Впрочем, не забывают и об 120-летней истории предприятия. Ведь музей на заводе интересный и входит в программу посещения.

Кстати, среди экскурсантов не раз были те, кто уже побывал на заводе. По мнению Екатерины Тараниной, эти дети, возможно, продолжат трудовые династии, которых немало на предприятии.

После посещения завода дети, впечатленные производством, начали рисовать своих родителей. Кто-то из работников поделился творчеством своего ребенка в социальных сетях, и у профкома родилась идея выставки рисунка «Мои родители работают на ТВРЗ».

Для юных художников профсоюзный комитет устроил праздник. Все получили грамоты и подарки. Но подарки на этом не закончились. Были и интерактивные конкурсы, и веселые научные опыты под руководством профессора Колбочки, и шоу мыльных пузырей.

«Профком очень внимательно относится к подрастающему поколению, — рассказывает мастер участка производства вагоносборочного цеха ТВРЗ Иван Новичков. — Это не только подарки к праздникам, но и семейные спортивные мероприятия, и ежегодные поездки первоклассников в Воронежский океанариум».

Ко Дню защиты детей многодетным семьям раздают бесплатные билеты в цирк. «Когда в твоей семье растут трое детей, весьма проблематично всей семьей посетить недешевое цирковое шоу. А дети всегда остаются детьми, им хочется новых впечатлений и приключений», — уверен Иван Новичков.

ВЫСТАВКА

Человеку труда посвящается

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

В рамках Восточного экономического форума-2019 прошла фотовыставка «Человек труда».

Ее инициатором стали руководство и первичная профсоюзная организация Уссурийского локомотиворемонтного завода (УЛРЗ). По мнению председателя ППО завода Евгения Коляды, проект уникален в первую очередь тем, что прославляет человека туда.

«Необходимо поднимать статус рабочих специальностей. У нас на заводе, например, ежегодно проводятся различные выставки, конкурсы профессионального мастерства, проходит серьезная профориентационная работа. Это приводит к росту популярности рабочих профессий, востребованных в регионе», — говорит Евгений Коляда.

Работы фотовыставки сделаны членами профсоюза УЛРЗ — специалистом по связям с общественностью завода Оксаной Недбайло и токарем Дмитрием Сигидой, неоднократным победителем престижных международных фотоконкурсов.

«Первоначально мы планировали на предприятии реализовать большой проект — «Завод в лицах». Сделали с Дмитрием портреты своих коллег за работой, — рассказывает Оксана Недбайло.— Когда серия снимков была готова, стало ясно — ее должны увидеть не только заводчане».

Так выставка вышла на краевой формат, к которому подключились и другие предприятия. В итоге на форуме фоторассказы о людях рабочих профессий представили крупные промышленные предприятия и порты Приморского края.

После закрытия форума фотовыставка отправилась в турне по таким городам, как Уссурийск, Находка, Артем, Владивосток.

Проект будет продолжен, на следующий год к нему планируют присоединиться и железнодорожники.

СПОРТ

Финал в Красноярске

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрЖД
КРАСНОЯРСК

Сборная региональной дирекции инфраструктуры — золотой медалист дорожного финала Фестиваля спорта на Красноярской магистрали.

В мероприятии участвовали восемь команд: сборные Дирекции связи, Дирекции инфраструктуры, Дирекции тяги, Абаканского региона, Дирекции управления движением, Краспригорода и ФГП ВО ЖДТ.

Основным спортивным испытанием стал забег по пересеченной местности и русские народные забавы. В то время, как основная часть команды преодолевала несколько этапов соревнований на пересеченной местности, остальные спортсмены показывали себя в русских народных забавах: перетягивании каната, игре в вышибалы и эстафете.

Уже традиционным стало и творческое домашнее задание «Конкурс национальных культур». На этом этапе члены жюри познакомились с традициями и историей народов Хакасии, Бурятии, Чукотки, Сибири, а также железнодорожных предприятий, представленных на фестивале.

На этом конкурсы не закончились: в формате фестиваля предусмотрены не только спортивные и творческие, но и интеллектуальные задания. В последнем испытании участников ждал тест на знание Устава и истории РОСПРОФЖЕЛ и Красноярской магистрали, которая в этом году отмечает свое 120-летие.

Новинкой стало проведение лотереи среди членов профсоюза. Самые удачливые выиграли различные сувениры с атрибутикой РОСПРОФЖЕЛ и Дорпрофжел, а также главные призы — смарт-часы и планшет.

По итогам всех состязаний третье место — у команды Дирекции связи, вторыми стали участники из команды Абаканского региона, а Кубок и золотые медали заслуженно получили спортсмены из сборной Дирекции инфраструктуры. Кроме того, командам вручили денежные сертификаты от Дорпрофжел на покупку спортивного инвентаря.

«Надеюсь, что в следующем году мы соберемся здесь еще более разнообразным составом и так же позитивно проведем этот замечательный спортивный праздник»,— отметил председатель Дорпрофжел на КрЖД Сергей Штронда.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Константин МИХЕЛЬ,
руководитель Красноярского обособленного подразделения общественной организации РФСО «Локомотив»:

— Новый формат спортивного фестиваля, который предложил РОСПРОФЖЕЛ, оказался очень удачным и доступным для всех: сегодня мы видим здесь много новых лиц наравне с теми, кто постоянно участвует в наших классических спартакиадах.

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: О. ПРЯМИЦЫНА
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 PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd
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 125888 экз.
Номер подписан: 24.09.2019 г. Заказ