Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 4 (988)
6–12 ФЕВРАЛЯ
2020 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ЭКСПЕРИМЕНТ

Гладко на бумаге

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Гибкий график не спас машинистов-инструкторов эксплуатационного депо Октябрьск от сверхурочных

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

На Куйбышевской дороге подвели итоги эксперимента по внедрению режима гибкого рабочего времени для машинистов-инструкторов локомотивных бригад. Три месяца они сами составляли свое рабочее расписание. Но идеально получилось лишь на бумаге.

Эксперимент проводился для того, чтобы уменьшить количество свехурочных часов. Участие в нем приняли около 30 машинистов-инструкторов эксплуатационных локомотивных депо Абдулино, Октябрьск и Самара.

Согласно эксперименту, недельная норма — 40 часов рабочего времени — была разделена на неравные части. На выполнение каждой задачи в рамках должностных обязанностей машинистов-инструкторов отводилось определенное количество часов. Например, для контрольно-заключительной поездки — минимум шесть часов, в среднем четыре поездки в месяц. Целевая поездка для обучения локомотивной бригады — от восьми часов. Отчеты — не более четырех часов, а работа в депо — не менее четырех часов.

«В качестве образца нам дали примерный план составления гибкого графика, — рассказывает машинист-инструктор по контролю на линии депо Октябрьск Георгий Бочоришвили. — Мы должны были распределить количество выездов, контрольных поездок и проверок согласно норме часов. На графике все получилось — и дежурства по депо, и выезды укладывались в норму».

На практике же все оказалось не так гладко.

«Режим гибкого рабочего времени можно применить только к пассажирскому движению, — уверен председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Октябрьск и председатель Совета председателей профсоюзных организаций тягового хозяйства на Куйбышевской магистрали Сергей Матросов. — Там поезда ходят по графику, и машинист-инструктор заранее знает, в какой день, в каком направлении поедет машинист, с которым ему нужно провести контрольную поездку».

Следовательно, он может спланировать продолжительность конкретного рабочего дня, и она будет соблюдена. А в грузовом движении такого четкого расписания нет, и его непредсказуемость мешает следовать гибкому графику без нарушений.

«Режим гибкого рабочего времени можно было бы использовать в тех грузовых депо, где имеется месячный план работы машинистов и за каждым из них закреплен определенный участок, — продолжает Георгий Бочоришвили. — А у нашего депо пять направлений, участки длиной до 400 км, и локомотивная бригада не знает, куда ее отправят. И куда с ней инструктор поедет».

Анализ применения режима гибкого графика показал, что он не обеспечивает точного учета и рационального использования рабочего времени машинистов–инструкторов.

При планировании контрольных заключительных, целевых и контрольно–инструкторских поездок невозможно установить точное время начала и окончания работы. На отдельных плечах обслуживания продолжительность рабочего времени превышает 12 часов — это максимальная длительность смены в рамках режима гибкого рабочего времени. Мешает выполнению гибкого графика и применение особого режима работы по безопасности движения. В прошлом году на Куйбышевской дороге он вводился 18 раз, а для машинистов-инструкторов он означает дополнительные часы работы, которые прибавляются к основным.

«При таком количестве бригад в колоннах и при такой длине плеч соблюсти гибкий график невозможно, — считает Сергей Матросов. — Вижу выход в том, чтобы заключать с машинистами-инструкторами индивидуальные контракты на определенное количество рабочих часов, и потом по отработанному времени отслеживать, выполняет он его или нет».

Для решения проблемы Совет председателей профсоюзных организаций тягового хозяйства на Куйбышевской магистрали предлагает пересмотреть должностные обязанности машинистов–инструкторов и рассчитать, сколько работников этой категории требуется в каждом депо, чтобы они без переработки выполняли требуемый объем работы.

«ОЦИФРОВАННЫЕ» ПЕНСИОНЕРЫ СТР. 2

ОДОБРИЛИ ИНИЦИАТИВУ СТР. 3

ИГРА СТОИТ СВЕЧ СТР. 5

СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ СТР. 8

НОВОСТИ

ИНДЕКСАЦИЯ СОЦИАЛЬНЫХ ВЫПЛАТ

С 1 февраля на 3% выросли соцвыплаты, пособия и компенсации ветеранам и инвалидам, гражданам, имеющим детей, Героям СССР, России, Труда, полным кавалерам ордена Славы или Трудовой Славы, подвергшимся воздействию радиации, пострадавшим на производстве. Обращаться за индексацией не нужно, перерасчет будет произведен в автоматическом режиме.

БЕЗ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ

Правовая инспекция Дорпрофжел на Московской дороге подвела итоги работы за 2019 год. За консультацией по правовым вопросам обратилось 2940 работников. Наиболее часто встречающимися были вопросы оплаты труда и режима работы.

«В Год социального партнерства в результате диалога правовой инспекции и руководителей дирекций столичной магистрали многие вопросы решены положительно без выдачи представлений», — отметил председатель Дорпрофжел на МЖД Николай Синицын.

Общая сумма возврата средств работникам МЖД с учетом представлений правовой инспекции по итогам прошлого года составила 16,7 млн руб.

РОССТАТ НАЗВАЛ «ЧЕМПИОНОВ» ПО УБЫЛИ И РОСТУ НАСЕЛЕНИЯ

Лидерами по убыли населения в прошлом году стали Приволжский (110,8 тыс. человек), Сибирский (54,2 тыс.) и Дальневосточный (21,3 тыс.) федеральные округа.

Среди регионов «античемпионами» стали также Саратовская, Омская, Волгоградская и Кемеровская области, Алтайский край. За год численность населения в них в среднем сократилась на 16,9 тыс. человек. Такие сведения представил в новом исследовании Росстат, сообщают Вести.ru.

В этот показатель входят данные по естественной убыли населения и отток в другие регионы.

В Северо-Кавказском и Центральном федеральных округах отмечен большой рост населения. В 2019 году в каждом из них прибавилось более 60 тыс. жителей.

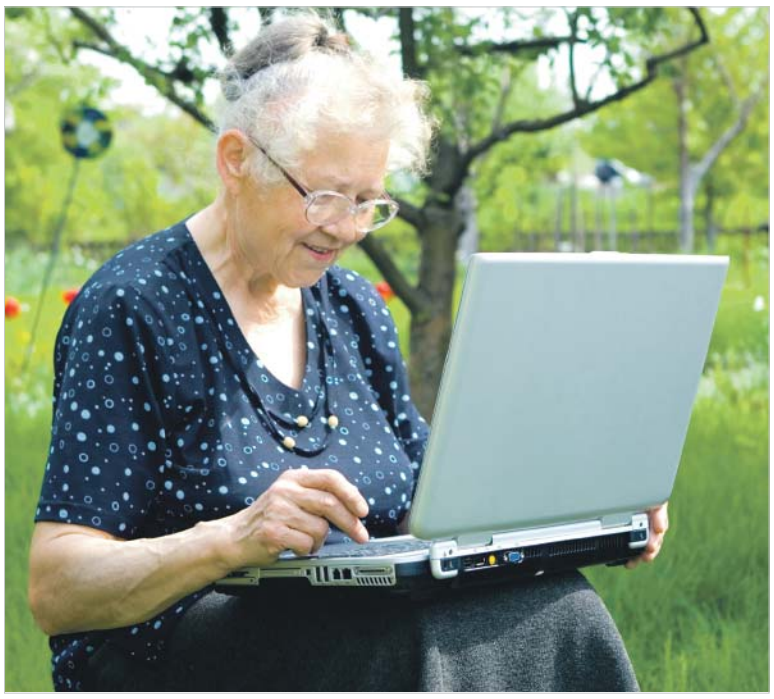
Наибольший рост зафиксирован в Московской области (88 тыс. человек) и Москве (77,2 тыс.). Значительный прирост — в Ленинградской и Тюменской областях, а также в Краснодарском крае.

ТЕХНОЛОГИИ

«Оцифрованные» пенсионеры

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

На Северной, Западно-Сибирской и Горьковской железных дорогах запущен пилотный проект — сервис «Личный кабинет неработающего пенсионера ОАО «РЖД».



Его работу обеспечивает Единый социальный оператор, созданный на базе благотворительного фонда «Почет».

«Сервисный портал пенсионеров ОАО «РЖД», который заработал 1 июня прошлого года, предназначен для перехода к электронному взаимодействию БФ «Почет» и пенсионеров ОАО «РЖД», — рассказывает генеральный директор фонда Борис Калатин. — Зарегистрировав на портале личный кабинет, пенсионер сможет узнать о своих правах на получение льгот, гарантий и компенсаций в соответствии с коллективным договором ОАО «РЖД», проверить личные данные и информацию о полученных льготах, сообщить об изменении своих анкетных данных, подтвердить данные для выплат, заказать справку».

Всего на портале пять основных разделов — «История», «Обращения», «Вопросы и ответы», «Нормативные документы» и «Новости».

Например, в «Истории» можно просмотреть информацию о датах и видах полученной помощи, в том числе по бесплатному проезду, лечению в НУЗах ОАО «РЖД», в том числе и по зубопротезированию. А в разделе «Обращения» будут показаны все обращения, поступившие от конкретного пенсионера в фонд, и статус их обработки.

Сегодня неработающие пенсионеры по любому связанному со льготами вопросу обращаются либо на предприятие, на котором работали, либо непосредственно в компанию. «Сейчас кадровики — это большая приемная, а «Почет» — бухгалтерия. Мы осуществляем платежи, контроль, рассчитываемся с поставщиками услуг, — уточняет Борис Калатин. — Наша задача, с одной стороны — упростить для пенсионеров получение социальных гарантий, с другой — освободить кадровые службы от непроизводственной деятельности. Первым шагом к этому стал заработавший недавно Единый реестр неработающих пенсионеров (ЕРНП), доступ к которому получили и сотрудники «Почета», и работники кадровых служб».

ЕРНП — это база данных о пенсионерах-железнодорожниках, в которой собраны все персональные данные, информация о положенных льготах и о том, какими льготами они уже воспользовались. Благодаря реестру постановка пенсионера на учет в фонде значительно ускорилась.

По словам Бориса Калатина, проще стала и сама процедура получения льгот. Допустим, пенсионеру нужна льгота на бесплатный проезд. Он идет в отдел кадров и получает там справку. Потом в билетную группу за транспортным требованием и лишь затем в кассу. Реестр позволил упразднить одно звено: ходить за справкой к кадровикам теперь не нужно, — пенсионер сразу идет в билетную группу, где система подтверждает его право на льготу и выписывается транспортное требование. Это важно, потому что съездить в три разных места для пенсионера не всегда просто.

А вот зарегистрироваться на сервисном портале легко любому пользователю интернета. Но пока что это доступно пенсионерам-железнодорожникам с пилотных дорог — Горьковской, Северной, Западно-Сибирской. Для этого нужно в адресной строке браузера открыть ссылку: https://portal.pochet.ru. В разделе «Регистрация» ввести ФИО, дату рождения, серию и номер паспорта, подтвердить свое согласие на обработку персональных данных, затем ввести логин и пароль для дальнейшей работы.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Сергей ШЕБОЛДИН,
руководитель Департамента социального развития аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ:

— В рамках перехода предоставления ряда государственных социальных услуг в цифровом формате компания РЖД и БФ «Почет» также не стоят на месте. Для удобства неработающих пенсионеров в пилотном режиме заработал «Сервисный портал пенсионера». Пенсионерам теперь будет легче и доступнее узнать свои права на получение льгот, гарантий и компенсаций в соответствии с коллективным договором ОАО «РЖД», сообщить об изменении своих анкетных данных либо реквизитов для выплат.

На портале для удобства размещен ряд документов, в том числе Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2020–2022 годы, а также раздел «Часто задаваемые вопросы».

Через него можно подать заявление на материальную помощь, посмотреть, какие льготы получал пенсионер, получить обратную связь.

Немаловажно, что теперь это можно будет сделать из дома. А это актуально для пожилых людей, которые по состоянию здоровья не всегда могут прийти в отдел кадров по прежнему месту работы либо в Центр предоставления услуг неработающим пенсионерам (например, такой открыт на Западно-Сибирской дороге на станции Инская). Еще нужнее портал тем, кто проживает на линии. Через личный кабинет человек может получить квалифицированную помощь, совет, сможет участвовать в конкурсах, программах, получать свежие новости.

Портал создан целенаправленно для пенсионеров, им вполне по силам с ним разобраться. Надеемся, что пилотные проекты на трех дорогах пройдут успешно и их опыт будет реализован на всей сети.

СИТУАЦИЯ

Попутка подбросит на работу

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Профсоюзный мониторинг доставки железнодорожников к месту работ и обратно показал, что ситуация в некоторых местах полностью отдана на откуп работникам. Но бывает и так, что доехать и до работы проблема, ведь ни автобусного, ни железнодорожного сообщения нет. Например, станция Дружинино.

«На этой станции работает 215 железнодорожников, это сотрудники Дирекции инфраструктуры, Екатеринбургского центра организации работы железнодорожных станций, Свердловской дирекции пассажирских обустройств, ФГП «Ведомственная охрана на железнодорожном транспорте», — приводит статистику председатель ППО Свердловск-сортировочной дистанции пути Василий Ковальчук.

Большинство из них живут далеко. «160 человек в поселке Атиг, что в 20 км от Дружинино, 31 работник в 25 км в городе Нижние Серги, еще 24 — в городе Верхние Серги, до которого 27 км»», — уточняет Василий Ковальчук.

Пригородные поезда, которые раньше курсировали через населенные пункты Атиг, Нижние Серги, Верхние Серги, отменили. А в мае прошлого года перестал работать и общественный автобусный маршрут № 112.

Так что с весны прошлого года доехать до работы и обратно до дома можно лишь на личном авто или попутке. А если случается так, что ехать не на чем, работники вынуждены оставаться с ночлегом в пунктах обогрева.

«Эта ситуация приводит к текучести кадров. Но люди не хотят менять работу. На форуме, где подводили итоги выполнения отраслевого соглашения и коллективного договора, работники предлагали пустить до Дружинино пригородный рабочий поезд. Однако от ОАО «РЖД» получен ответ о его нерентабельности, — констатирует главный специалист отдела социально-экономической защиты Дорпрофжел на СвЖД Любовь Гусева. — Надеемся, что данный вопрос будет урегулирован на уровне филиалов ОАО «РЖД». Профсоюз не оставит ситуацию без контроля и будет добиваться решения вопроса в пользу работников».

ФОТОФАКТ

Санкт-Петербург принимает лучших студенческих профлидеров. 2 февраля первый заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Сергей Чернов дал старт XVI слету «Студенческий профсоюзный лидер РОСПРОФЖЕЛ».

В первый день, чтобы ребята познакомились друг с другом, прошел конкурс визиток на тему «Я помню! Я горжусь!», посвященный 75-летию Победы и 115-летию РОСПРОФЖЕЛ.

Как рассказал председатель Дорпрофжел на ОЖД Александр Голубев, впереди участников слета ждет активная неделя: тренинги и обучающие мастер-классы, посещение Северо-Западной дирекции скоростного сообщения, Петербургского государственного университета путей сообщения, Музея железных дорог России, встречи с руководством РОСПРОФЖЕЛ и Октябрьской магистрали, ветеранами железнодорожного транспорта.

По итогам конкурса будут определены лидеры в командном и личном зачетах.

СТРАТЕГИЯ

Одобрили инициативу

В Москве 29 января прошло заседание Генерального Совета Федерации независимых профсоюзов России. Обсуждались предложенные президентом страны поправки в Конституцию.

В своем докладе председатель ФНПР Михаил Шмаков подчеркнул важность профсоюзного представительства в рабочей группе по подготовке предложений о внесении поправок в Конституцию, в составе которой, кроме председателя ФНПР, председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров, глава Росуглепрофа Иван Мохначук и председатель профсоюза работников АПК Наталья Агапова.

Предложения президента для закрепления в основном законе страны Михаил Шмаков считает актуальными для профсоюзов. А такие, касающиеся социальной сферы, предложения, как принципы справедливого пенсионного обеспечения и его обязательную ежегодную индексацию, а также уравнивание МРОТ и прожиточного минимума, прямо вытекающими из предложений ФНПР.

Лидер ФНПР отметил, что на заседаниях рабочей группы будут рассматриваться и другие предложения профсоюзов. В частности, предоставление общероссийским объединениям профсоюзов права законодательной инициативы по социальным и трудовым вопросам, а также включение положения об обязательности индексации зарплаты.

В выступлениях участников заседания Генсовета содержалась поддержка внесенных президентом изменений, касающихся закрепления в Конституции социальной составляющей. Одновременно прозвучали предложения, в числе которых конституционное закрепление гарантий основных прав профсоюзов, положения о минимальном потребительском бюджете, зарплатных правах людей, работающих в сложных климатических условиях, индексации пенсий работающих пенсионеров.

По итогам обсуждения Михаил Шмаков обратил внимание участников на то, что большая часть «наших, профсоюзных» поправок и предложений может не войти в законопроект, по которому будет проводиться общероссийское голосование, так как «Конституция — это лаконичный документ из основных постулатов нашей жизни».

Как отметил лидер РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров, главный лозунг профсоюзов страны — добиваться проведения эффективной и справедливой экономической политики, когда все результаты развития работают на каждого работника.

«А для нас с вами в первую очередь — это борьба за кардинальное повышение зарплаты, которая должна вырасти в разы. Только при этом условии национальный проект по борьбе с бедностью может быть реализован. Будем воплощать это в жизнь и требовать этого от правительства», — уточнил Михаил Шмаков.

Члены Генсовета приняли решение одобрить инициативу Президента Владимира Путина о поправках в Конституцию и поручили членским организациям ФНПР провести их обсуждение.

Генсовет призвал членов профсоюзов к участию в общероссийском голосовании, а председателю ФНПР поручил сформировать и внести предложения профсоюзов в рабочую группу и Государственную Думу РФ.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Глобальные изменения

Участники заседания Генсовета рассказали об обсуждении поправок в основной закон страны.

Николай СИНИЦЫН, председатель Дорпрофжел на МЖД:

— Поправки в Конституцию, внесенные президентом страны, имеют, на мой взгляд, прорывной характер. Этой тематике была посвящена встреча руководства и профсоюзного актива полигона столичной магистрали с членом рабочей группы — председателем РОСПРОФЖЕЛ Николаем Никифоровым, которая прошла 27 января.

Вопросы и предложения, озвученные участниками, касались, в основном, социального блока. Отклик нашли вопросы демографии, не остались без внимания и конституционные поправки, включающие в себя возрастной ценз кандидатов в Совет Федерации и Госдуму. Кроме этого, предлагалось не ограничивать сроки на посту президента России.

Отмечу, работа РОСПРОФЖЕЛ по электронному голосованию за инициативу по МРОТ на сайте «РОИ» в 2017 году принесла свои плоды, и сегодня вопрос о МРОТ, приравненный к прожиточному минимуму, предложен президентом страны для внесения в Конституцию. Несомненно, это наша общая победа.

Михаил ПРУЖИНА, председатель Дорпрофжел на СКЖД:

— Предложенные президентом изменения в Конституцию внесли позитивный характер. Они затрагивают величину МРОТ и индексацию социальных выплат и пенсий. Не случайно лидер ФНПР Михаил Шмаков в своем докладе подчеркнул, что «социальное неравенство ведет к дискриминации».

Поправки в Конституцию предусматривают обязательность регулярной индексации пенсий, социальных пособий и иных социальных выплат. Теперь это должно происходить не в «авральном» порядке, от указа к указу, а постоянно, чтобы поддерживать достойный уровень. Чтобы россиянин мог жить спокойно и быть уверенным в завтрашнем дне.

Все предложения президента — актуальны. Мы поддерживаем изменения, касающиеся закрепления в Конституции социальной составляющей. С точки зрения профсоюзов, привязка МРОТ к прожиточному минимуму — это абсолютно верное решение. Согласен и с теми, кто предлагает дополнить и еще одну часть — пенсионную. А также чтобы индексация пенсий распространялась на всех пенсионеров: работающих и неработающих, пенсионеров-инвалидов, в том числе работающих инвалидов, — им также непросто совмещать трудовую деятельность и поддерживать здоровье. Помимо индексации, конституционно задекларировать минимальный размер пенсий.

Понятно, что все проблемы разом не решить. Но стоит попытаться принять поправки, чтобы большая часть работающих граждан могла почувствовать заметные экономические улучшения.

Владислав ЕЛАНСКИЙ, председатель Дорпрофжел ГУП «Московский метрополитен»:

— Изменения, считаю, будут глобальными. Например, предлагается на территории страны ввести приоритет Конституции РФ над международным правом, укрепив таким образом суверенитет страны. Сейчас ведь как происходит? Международное право, согласно действующей Конституции, — составная часть нашей правовой системы. И если международный договор устанавливает отличные от российских законов правила, то применяются нормы международного договора.

Если же изменения будут внесены, то международные договоренности, подписанные в разное время РФ, будут действовать внутри страны только в том случае, если не ограничивают права и свободы граждан и не противоречат Конституции.

Мы будем поддерживать также введение запрета на иностранное гражданство или вид на жительство за рубежом для представителей власти. Равно как и предложения профсоюза поднять возраст для назначения на некоторые государственные должности, например, судей.

Предложения были и о том, чтобы закрепить в Конституции статус и понятие «социальное партнерство», да и социальных гарантий вообще. К примеру, внести в Конституцию поправку, согласно которой МРОТ должен быть не ниже прожиточного минимума. А также закрепить норму об индексации пенсий и достойного пенсионного обеспечения. Пенсия сегодня индексируется два раза в год, но в действующей Конституции об этом ничего не сказано, она этот вопрос не регулирует.

Процесс принятия поправок и дополнений в новую Конституцию пока не определен, поэтому мы ждем информации, чтобы начать работу со своими трудовыми коллективами, объяснять, для чего это делается. А с нашего профсоюзного актива уже собрали предложения и проанализировали их.

Нелли ПОГОДИНА, заместитель председателя Дорпрофжел на ОЖД — руководитель Петрозаводского регионального отдела:

— Все наши предложения по поправкам в Конституцию основаны на тех, что приходят от людей. Более 70 профсоюзных организаций внесли свои предложения в список поправок в законопроект ко второму чтению.

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров вошел в рабочую группу, и мы получили возможность напрямую внести предложения по поправкам в Конституцию, принять непосредственное участие в этой работе. Мы поддержали все 74 поправки, которые поступили в ходе обсуждения на Генсовете ФНПР.

Комиссия по защите социально-экономических прав трудящихся районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей при Генсовете ФНПР, членом которой я являюсь, внесла еще несколько пунктов.

В частности, предлагаем вернуть пенсионный возраст на Севере. Ведь, увеличив его, не сделали главного: не улучшили условия проживания людей на этих территориях. Ни санаториев, ни профилакториев, ни программы оздоровления правительство Карелии пока не разработало. Просто увеличили возраст и все. В результате в нашем регионе выросла смертность, онкозаболеваний стало больше.

Много предлагают по поводу защиты женщин. Я как раз на это упор делаю. Мы внесли несколько пунктов в Программу по защите материнства и детства по льготам и гарантиям.

Материалы подготовили Ирина ПАВЛОВА, Елена ПАВЛОВА, корр. «Сигнал», Мария БОНДАРЕНКО, Ольга КУДРЯШОВА, Дорпрофжел на СКЖД, МЖД

СИГНАЛ
№ 4 (988) 6–12 февраля 2020 года

ОПТИМИЗАЦИЯ

Без ошибок

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

В январе на Горьковской железной дороге прошло сразу несколько встреч администраций предприятий с представителями профсоюза, на которых обсуждали процедуру сокращения численности штата. Это помогло не допустить конфликтных ситуаций.

Среди таких примеров — письменное обращение в Дорпрофжел на ГЖД начальника дирекции социальной сферы Александра Родыгина, который просил «оказать правовую поддержку в целях соблюдения норм Трудового кодекса». На базе Дворца культуры железнодорожников станции Киров создается частное учреждение, документы на регистрацию которого были поданы в управление Минюста по Кировской области. Одновременно готовились уведомления о сокращении работников. И решая главную проблему — как не «потерять» существующий штат при переводе в новую структуру — работодатель попросил помощи профсоюза.

«Мы подсказали, что уведомления о расторжении трудовых договоров сейчас вручать преждевременно, — говорит председатель Дорпрофжел на ГЖД Дмитрий Мололкин. — Ведь даже в случае согласия работников перейти на работу в новую организацию их прием-перевод будет возможен только после завершения ее государственной регистрации как юридического лица. Иначе может возникнуть ситуация, когда два положенных по закону месяца пройдут, новая организация еще не будет зарегистрирована, а работники могут быть уволены с дороги».

Если в этом случае мудрый совет поможет сохранить штат, то кадровикам Горьковской дирекции диагностики и мониторинга инфраструктуры обращение за помощью в профсоюз помогло сделать правильный выбор кандидатов в ситуации неизбежности сокращения.

«Руководство и кадровый блок Нижегородского центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры благодарит за помощь дорожную профсоюзную организацию, — говорит начальник сектора управления персоналом Алевтина Гусева. — Из 15 должностей Центра пять попали под сокращение. На информационной встрече мнения работников и работодателя разделились, и обе стороны обратились в профсоюз. Но благодаря помощи правового инспектора согласие было достигнуто. Правовая консультация на этом этапе помогла нам пересмотреть первоначальное решение о преимущественном праве работников. В соответствии со статьей 179 ТК определены работники с наименьшим уровнем квалификации».

А пока правовые инспекторы Дорпрофжел на ГЖД вели диалог с кадровиками, двое работников из списка сокращаемых тоже обратились в профсоюз. Один из них, Федор Корабейников, не только имел 25-летний общий стаж работы, но ему и оставалось доработать всего несколько лет до пенсии. А у Тамары Галаниной 19-летний опыт работы в дефектоскопии, в том числе в рельсосварочном поезде.

«Правовой инспектор нашла нужные слова, успокоила и не дала впасть в истерику, да еще и потратила свой обеденный перерыв на то, чтобы вникнуть во все нюансы проблемы, — говорит Тамара Галанина. — И справедливость была восстановлена буквально через несколько дней — мы оба остались на своих рабочих местах».

Сохранили работу и за сотрудницей Дирекции железнодорожных вокзалов Натальей Качаловой, имеющей почти 20-летний стаж, которая также подлежала сокращению. «Не так давно меня призывали выйти из профсоюза, но я отказалась. В свое время мне он помог с детьми, и я сохранила ему верность. Теперь рассказываю о том, как он помог мне сохранить работу», — говорит Наталья.

«Кандидатура каждого сотрудника, подлежащего сокращению, рассматривается на совещании с обязательным участием представителей профсоюза, — говорит председатель ППО Дирекции железнодорожных вокзалов Татьяна Львова. — Профсоюз не допустит увольнения сотрудника, к примеру, за один-два месяца до 20-летия стажа его работы в компании». Ведь в дальнейшем он просто не сможет пользоваться всеми льготами пенсионера АО «РЖД», положенными по коллективному договору.

Обращение в профсоюз помогает избежать и работодателям, и работникам многих ошибок. «Основная причина нарушений трудового законодательства при сокращении штата — недостаточная работа с конкретными людьми, — отмечает Дмитрий Мололкин. — Компьютеры и бумага не могут заменить живого общения, из которого становятся очевидными реальные последствия оптимизации штата. Наша помощь как раз и восполняет этот пробел. В итоге сокращения проходят в рамках трудового законодательства и с учетом максимально возможного соблюдения интересов работников».

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

«Письма лично на почту ношу»

Работникам ДВЖД предложили воспользоваться услугами Почты России

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

В декабре подразделения Дальневосточной магистрали получили телеграмму о сокращении с 1 января почтовой экспедиции. Железнодорожникам предложили альтернативу — самостоятельно заключать договоры с Почтой России на доставку корреспонденции. Такое решение не устроило профсоюз.

Новость о сокращении почтовой экспедиции вызвала у железнодорожников недоумение.

«Руководство выбрало довольно странный способ оптимизировать расходы, — говорит председатель ППО Дальневосточной дирекции по энергообеспечению Олег Пронин. — Если на почтовую экспедицию наша дирекция тратит примерно 200 тыс. руб. в год, то переход к услугам Почты России намного повысил бы расходы. Какой смысл отдавать миллионы сторонней организации? В чем смысл оптимизации? Да и отделения Почты России есть не на всех станциях».

К тому же нарекания к Почте России по поводу задержек доставки корреспонденции не редкость. А это для железнодорожников недопустимо. «Например, наши сотрудники-«северяне» пользуются компенсацией затрат на перелет к месту отдыха и обратно. При этом проездные документы и заявления на возврат средств работник должен передать в территориальные общие центры обслуживания в течение трех дней. А как соблюсти этот срок, направляя документы через Почту России?» В итоге работники бы начали возмущаться, что им компенсацию вовремя не выплатили, а в ОЦОУ были бы недовольны нарушением срока предоставления авансовых отчетов.

«Почтовый» вопрос обсудили на VIII Пленуме Дорпрофжел на ДВЖД. И 10 января административно-хозяйственный центр ДВЖД принял новое решение — в 2020 году обслуживание почтовыми экспедициями подразделений Дальневосточной железной дороги, ОАО «РЖД» и филиалов компании будет происходить в прежнем режиме.

Очередную волну оптимизации удалось предотвратить, но бесследно она не прошла. Так, в почтовой экспедиции на станции Новый Ургал сократили одну из двух штатных единиц операторов связи. А как эта мера повлияет на работу железнодорожных предприятий, покажет время.

СТРАХОВАНИЕ

Игра стоит свеч

В прошлом году 120 работников локомотивного комплекса — участники программы «Страхование жизни и здоровья на случай профессиональной непригодности» — получили более 18 млн руб. выплат от компании «СОГАЗ-Жизнь». О том, как выстраиваются отношения между страховщиком и его клиентами, рассказывает генеральный директор ООО «Дорпрофзащита» Татьяна КАКУРИНА.

— Татьяна Наримановна, вы, по сути, являетесь официальным уполномоченным лицом РОСПРОФЖЕЛ — оператором конкретного страхового продукта?

— Можно сказать и так. Наша компания — агент страховщика «СОГАЗ-Жизнь». Мы занимаемся заключением и сопровождением договоров страхования по программе «Страхование жизни и здоровья на случай профессиональной непригодности».

Инициатор программы страхования от профнепригодности — Дорпрофжел на Московской железной дороге. После разделения депо на ремонтные и эксплуатационные машинистам и помощникам, списанным медкомиссией, было почти невозможно найти новую работу внутри предприятия. И люди стали обращаться в профсоюз с просьбой оказать материальную помощь, выплатить компенсацию. Но профсоюз — организация некоммерческая, не имеющая целевого фонда финансирования на случай утраты профпригодности. И выход был найден в виде данной программы страхования, поддержанной РОСПРОФЖЕЛ. Она должна была стать элементом социальной защиты и послужить работникам «подушкой безопасности».

Напомню, что программа комплексная, включающая в себя три риска: страхование жизни, дожитие и утрата профессиональной пригодности. Мы работаем во фронт-офисе операционной системы учета СОГАЗа, вводим туда всю информацию о застрахованных. В режиме онлайн отрабатываем анкеты, собираем документы, консультируем. И боремся за размер выкупных сумм, если договор страхования расторгается, всегда занимаем позицию железнодорожника, даже если он не прав. Я бы сказала, что для нас страхователи — близкие люди. А вообще я в какой-то степени железнодорожникам завидую.

— Даже так? Но в чем? Работа тяжелая, много профессиональных рисков...

— Не знаю в нашей стране ни одного крупного предприятия, предоставляющего своим работникам возможность застраховаться по такой программе. Ни в Лукойле, ни в Роснефти подобной нет. В лучшем случае за счет организации проводят добровольное медицинское страхование (ДМС) или страхование от несчастного случая. Если человек получил инвалидность, он остается наедине с заболеванием, его просто «списывают со счетов», бывает, что и без выходного пособия. Время сейчас такое, что работодатель мало задумывается о социальной стороне жизни своих сотрудников, об их защите. Страхование — один из элементов социальной защиты. И в РЖД она есть. И все — благодаря профсоюзу.

— Вы упомянули о расторжении договора. Часто это происходит и по какой причине?

— Из-за того, что люди забывают вовремя заплатить взнос. У страховщика жесткие требования: два месяца просрочки — договор на расторжение. Сейчас СОГАЗ прислал нам на расторжение 70 договоров за декабрь и еще 160 на контроль — потенциальные к расторжению за январь 2020.

Мы пытаемся до последнего спасти договор, звоним человеку, пишем смс, пытаемся найти его через председателя ППО. Спрашиваем, почему не уплатил в срок. Отвечают, как правило, что забыл, ушел в отпуск или учился и не оставил денег на счете для автоматического списания по предварительному заявлению.

— Если договор все же расторгается из-за неуплаты взносов, человек вообще ничего не получает?

— Получает, но денег человек получит меньше суммы уплаченных взносов, поэтому расторгать договор крайне невыгодно. Выкупная сумма — неприятная вещь. Это сложнейший расчет, который от Дорпрофзащиты не зависит. При подписании договора человек видит таблицу выкупных сумм. Процент, который он получит, зависит от периода выхода из программы, суммы уплаченных взносов на дату расторжения. Рассчитывается определенный коэффициент, да еще и вычитаются расходы страховщика и НДФЛ. И человек реагирует: «Меня обманули». Хотя тут все по-честному.

— Но если человек дорабатывает до пенсии, он получает премию «За здоровый образ жизни»?

— Все верно, и ни в одном виде страхования такого нет. Если человек страхует машину в КАСКО, допустим, на год, а страховой случай не произошел, он не получает из своих взносов ничего. А здесь — страховой случай не произошел: тебя не списали, ты благополучно доработал до пенсии, и получишь процент по риску «дожитие» от страховой суммы по профнепригодности. Процент зависит от возраста вступления в программу и варьируется от 14 до 50% от страховой суммы по профнепригодности. Чем раньше вступил, тем больше получил.

Есть, кстати, еще один положительный момент этой программы — возврат НДФЛ. Если наш клиент хочет вернуть НДФЛ, он звонит нам и заказывает справку. В марте, когда закрывают финансовый год, он заполняет налоговую декларацию по налогу на доходы физических лиц (форма 3-НДФЛ), прилагает справку, и подает заявление на получение налогового вычета в налоговую службу по месту жительства.

— А о какой сумме идет речь? Стоит ли вообще заморачиваться со справками и походом в налоговую?

— Суммы возвращенного налога нашему клиенту хватит примерно на два последующих взноса. Так что игра стоит свеч.

— Сколько железнодорожников застраховались от профнепригодности за все время существования программы?

— С 2012 года заключено 10 719 договоров, из них 8 тыс. действующих сегодня. А всего в локомотивном комплексе работает более 126 тыс. человек, так что застрахованных пока мало. Предстоит еще развивать и развивать программу.

— Почему, на ваш взгляд, процент желающих не так высок?

— Наши сотрудники выезжают на полигоны дорог и отмечают негативное отношение к страхованию. Большинство людей думает, что страховая компания зарабатывает на них огромные деньги. К сожалению, так вообще воспринимается страхование в нашей стране.

Но сама я, как бывший страховщик, знаю, что ДМС и профнепригодность для страховой компании не очень-то выгодные продукты. Потому что выплаты съедают 80–90% дохода, — списывают-то машинистов довольно часто. Хочу сказать, что у СОГАЗа честный расчет. Когда я работала в ЖАСО, ДМС «съедал» 95% от всей суммы взносов, то есть компании оставалось всего 5%.

Еще отмечу, если у человека было расторжение договора и он недоволен своей выкупной суммой, он свой негативный опыт транслирует коллегам, так и формируется неправильное мнение. Все от недопонимания и недостаточного информирования.

А ведь выгода очевидна: если ты будешь списан, то гарантированно получишь свои 300 или 500 тыс. руб., на которые можно жить пока не найдешь новую работу.

— А бывает ли так, что человек платит взносы, наступает страховой случай, а ему отказывают в выплатах?

— Со стороны «СОГАЗ-Жизнь» такие случаи крайне редки. И обычно по причине недостоверно предоставленной информации о своем здоровье. То есть человек застраховался, а вскоре медкомиссия его списывает. Он обращается за выплатой, а его медкарта свидетельствует, что списали его в результате длительного хронического заболевания. В таком случае в выплате откажут. Равно как и в случае, если человек получил травму, длительно занимаясь заведомо травмоопасным видом спорта, и скрыл это при заключении договора.

— Каков лучший показатель по страхованию на сегодня, есть ли очевидный лидер?

— Лучший показатель среди 15 дорог и компании ЦППК, у МЖД — 26,4% от общего числа работников. Всего на дороге трудится 15 886 человек, заключенных договоров — 4188 по состоянию на 31 декабря.

— Какая сумма была выплачена с момента начала работы программы?

— 663 выплаты на сумму более 133 млн руб. Только за декабрь прошлого года выплатили 2 млн 845 тыс. руб. (21 выплата). Два работника локомотивного депо Иркутск-Сортировочный ВСЖД получили 900 тыс. руб. На МЖД за декабрь было 10 выплат на 925 тыс. руб. Кстати, сейчас кроме локомотивщиков страхуются и движенцы.

В ноябре было четыре качественных выплаты в Барнауле и Великих Луках — на сумму более одного млн руб. Недавно мне звонил председатель ППО локомотивного эксплуатационного депо Елец Сергей Бузюк, проинформировал, что трое работников предприятия получили по 300, 400 и 500 тыс. руб. Программа работает, и это очевидно.

Беседовала Елена ПАВЛОВА

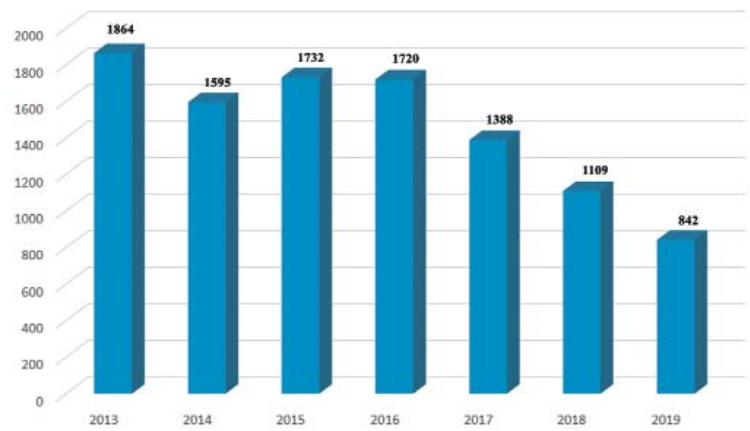
ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

ВЫПЛАТЫ ЗАСТРАХОВАННЫМ

Год	Количество выплат	Сумма выплат
2012	1	300 000 руб.
2013	10	4 500 000 руб.
2014	36	11 342 180 руб.
2015	82	20 031 680 руб.
2016	111	21 016 410 руб.
2017	151	32 483 247 руб.
2018	152	25 506 611 руб.
2019	120	18 050 763 руб.

ПО ДАННЫМ ООО «ДОРПРОФЗАЩИТА»

КОЛИЧЕСТВО ДОГОВОРОВ, ЗАКЛЮЧЕННЫХ ПО ПРОГРАММЕ «СТРАХОВАНИЕ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ НА СЛУЧАЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ НЕПРИГОДНОСТИ» (ПО ГОДАМ)



ПО ДАННЫМ ООО «ДОРПРОФЗАЩИТА»

СИГНАЛ
№ 4 (988) 6–12 февраля 2020 года

СТРОИТЕЛИ

Девушка и орден

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Сразу после школы отправилась Татьяна из родной Владимирской области в Москву. В столице в конце 70-х царил настоящий строительный бум, и потому она решила учиться именно этому делу. И ведь не зря — за безупречный труд во время возведения олимпийских объектов девушке в Кремле вручили орден «Знак Почета». Отличилась она и на общественной работе, которой, собственно, занимается всю жизнь. Даже сегодня, выйдя на пенсию, Татьяна Жукова продолжает работать инструктором в профсоюзной организации АО «РЖД-строй».

«Строительное училище я закончила по специальности «плиточник-облицовщик-мозаичник». Работать начала на строительстве жилых домов, а чуть позже, к московской Олимпиаде, строили новое здание для Уголка Дурова, бассейн спорткомплекса Олимпийский, и многие другие известные объекты. В то время я работала в системе Главмосстроя, компания называлась Мосотделспецстрой», — вспоминает она.

Работать было интересно, несмотря на то, что труд физический и тяжелый. Вскоре молоденькую девушку назначили бригадиром плиточников, в ее бригаде было 12 человек. А ведь сегодня должность бригадира в строительстве стала самой дефицитной, потому что зарплата небольшая, а ответственности целый воз. Да и с новичками возиться, обучать их непосредственно в процессе работы приходилось именно бригадиру. В СССР, где каждый труд считался почетным, в каждом СМУ могли назвать десятки фамилий заслуженных бригадиров, сегодня с трудом — по одному-два.

Несмотря на загруженность по работе Татьяна активно занималась общественной деятельностью, посвящая ей все свободное время. Она была секретарем комсомольской организации Мосотделспецстроя, где трудилось 8 тыс. человек. А еще входила в состав бюро Фрунзенского райкома комсомола и училась в МАДИ. В 25 лет Татьяну избирают делегатом XIX съезда ВЛКСМ.

«Подшефным у нашего района был тяжелый атомный ракетный крейсер имени Фрунзе Тихоокеанского флота. Каждый год на день ВМФ делегация Фрунзенского района летала во Владивосток примерно на неделю. Да и вообще было много разных интересных дел и поездок», — говорит Татьяна Жукова.

Мама ей тогда говорила: «Со своими собраниями-заседаниями, поездками, ты, наверное, никогда замуж не выйдешь!» Действительно, две ее младшие сестры и брат уже обзавелись семьями, а у Татьяны вместо личной жизни сплошь была общественная.

Но замуж она все же вышла. Да, уже в 34 года, но зато на всю жизнь. С мужем, Сергеем Жуковым, познакомилась на стройке, — работали в одной организации. К слову, сегодня он работает на железной дороге.

«Мне все было интересно: работа с молодежью, проведение мероприятий, а их во времена СССР было очень много. Делать приходилось все самой, ведь я одна была освобожденным секретарем. Везде ездила, договаривалась и проводила. Даже отчетные собрания у нас проходили интересно. Не просто доклады слушали, а приглашали артистов Москонцерта, ветеранов. Все мероприятия проходили в нашем ДК «Октябрь», а спортивные соревнования — на собственной турбазе в Катуаре. Лыжи и велосипеды были свои. Сейчас такого нет», — сетует Татьяна Николаевна.

Когда Татьяна «выросла» из комсомольского возраста, ее стали продвигать по профсоюзной линии. Коллеги избрали ее заместителем председателя ППО Мосотделспецстроя. С развалом СССР их огромная строительная организация поделилась на несколько малых, и ей пришлось уйти, так как ее должность убрали. Несколько лет Жукова трудилась инженером в экспедиторской компании, занимавшейся перевозкой продуктов в торговые предприятия страны.

Потом родилась дочь, и до 2009-го Татьяна занималась домашним хозяйством. Интересно, что в тот год она одновременно вернулась в обе сферы предыдущей деятельности — и в строительство, и в профсоюз.

«Муж мой в то время работал председателем профсоюзной организации одного из строительно-монтажных трестов АО «РЖД-строй» и, разумеется, постоянно контактировал с вышестоящей ППО, которой руководили Анатолий Петрович Козин и Владимир Зиновьевич Рыбалко. И, когда им в штат понадобился инструктор, мой муж сказал, что у меня есть опыт работы в должности зампредседателя крупной профсоюзной организации. Владимир Зиновьевич пригласил меня на встречу, после которой тут же сказал: «Выходите работать».

ФОТО АВТОРА

Здесь Татьяна Николаевна занимается делопроизводством: оформлением протоколов, помогает готовить отчетно-выборные компании, контактирует со всеми председателями ППО РЖД-строя, да и с членами профсоюза тоже. Участвует в семинарах, которые организовывает руководство ППО.

«Силы и желание работать у меня есть. Работа с людьми — это мое. Так было еще с тех времен, как я была бригадиром. Я работала, как одержимая. Мне всегда хотелось свою бригаду «поднять», чтобы она была впереди. Эта черта у меня сохранилась по сей день, муж нет-нет да скажет: «Что ты вечно флаг в руки и — вперед? Отдохни уже».

То, что Татьяне нравилась работа на стройке, подтверждает высокая государственная награда, к которой она была представлена все тем же райкомом комсомола Фрунзенского района Москвы. А всего район выдвинул на поощрение лишь четырех человек, работников авиазаводов и Второго часового. Орден «Знак Почета» ей вручили в 26 лет. Помимо этого, была удостоена звания «Лауреат Премии Ленинского комсомола».

Сегодня Татьяна Жукова говорит так: «Честно скажу, если проезжаешь по Фестивальной улице или в районе Марьино и видишь результаты своего труда, гордость берет, — мы много строили для людей, строили на века. Не зря же строительное дело называют самым созидательным».

МОЛОДЕЖЬ

Резерв по-профсоюзному

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Проект специалиста отдела организационной и кадровой работы Дорпрофжел на ГЖД Ксении Ветошкиной «Путевка как дополнительная мотивация» попал в топ-23 лучших проектов форума «Стратегический резерв 2019: мотивация».

На форуме, где обсуждали актуальные проблемы профсоюзного движения, задачи, стоящие перед профсоюзами, а также роль молодежи в современной социально-экономической ситуации в стране, со всей России приехали около 200 делегатов.

Каждый из них попал сюда в результате тестирования, многоступенчатого отбора, и, кроме того, нужно было разработать проект, связанный с профсоюзной деятельностью. Дорпрофжел на ГЖД представляли специалист отдела организационной и кадровой работы Ксения Ветошкина (на фото) и технолог Нижегородского ИВЦ Александра Губернаторова.

«На форуме было очень интересно, новые знания обязательно буду использовать в своей работе», — рассказала Ксения.

ФОТО ИЗ АРХИВА ДОРПРОФЖЕЛ НА ГЖД

АКЦИЯ

Блокадный хлеб

ОЛЬГА КУДРЯШОВА,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Члены РОСПРОФЖЕЛ приняли участие во Всероссийской акции памяти «Блокадный хлеб».

Акция прошла в день полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады.

Инициатива поддержать мероприятие принадлежит председателю Брянского цехкома ОЦОУ Елене Поляковой. Вместе с председателем молодежного совета Натальей Лиозновой они подготовили стенд, посвященный блокаде Ленинграда.

К началу рабочего дня, 27 января нарезанные кусочки весом в 125 грамм лежали на подносе и ждали на проходной работников Брянского ОЦОУ. Вручая хлеб, организаторы акции рассказывали, что 125 грамм — это суточная норма служащих в блокадном городе.

«Сейчас трудно представить, как можно продержаться на кусочке хлеба и кипятке весь день и при этом работать на пределе сил для спасения города, — рассказывает специалист ППО Московского ОЦОР Лариса Муханова. — Раздача хлеба проходила эмоционально, работники делились впечатлениями. Кстати, созданию атмосферы тех лет способствовали и большие весы, которые наши творческие коллеги «добыли» у своих знакомых, и то, что девушки оделись по образцу сороковых годов XX века».

МУЗЕЙ

Со своим экспонатом

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

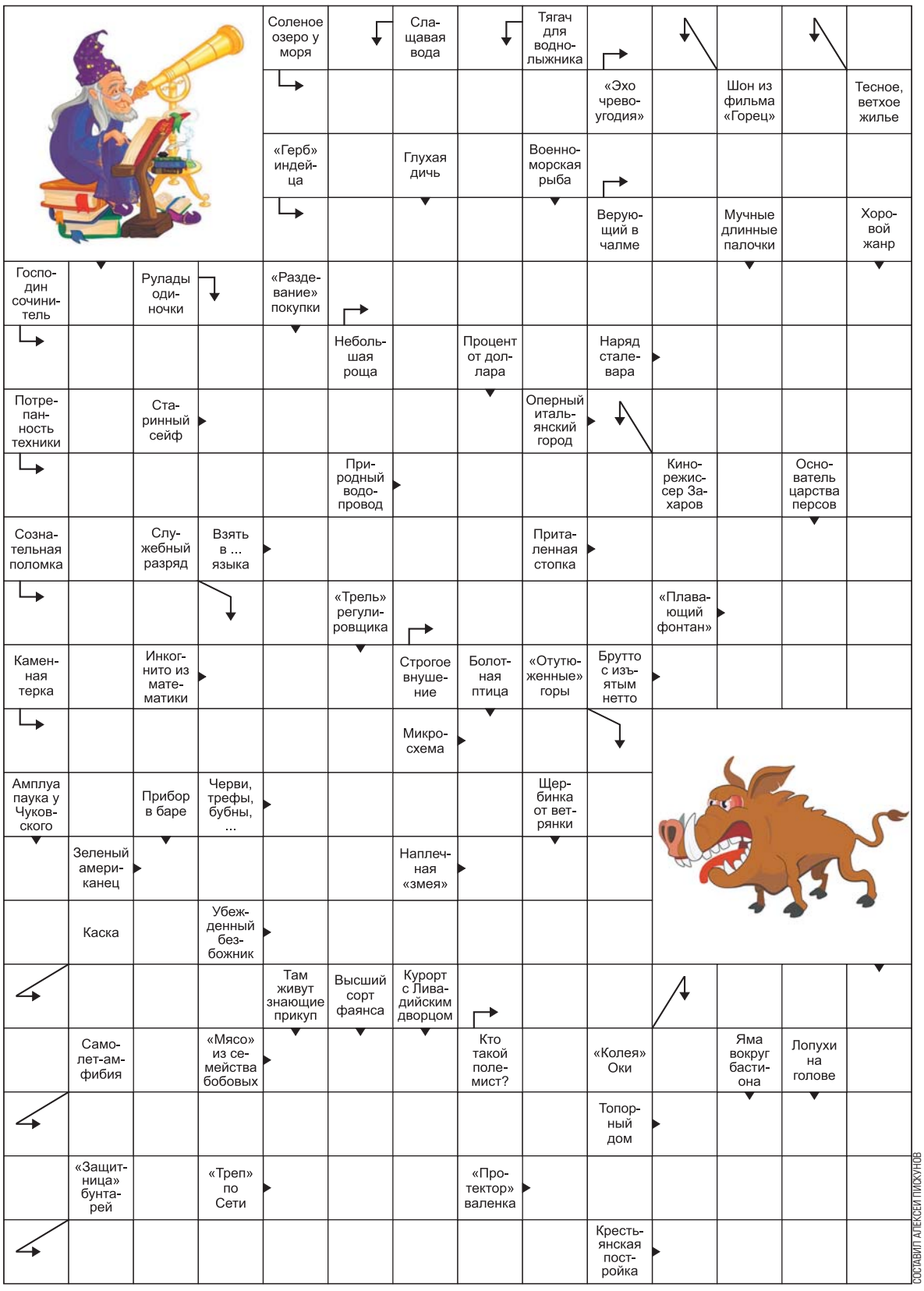
Один из залов расположенного во Владивостоке музея истории железнодорожного транспорта имени почетного ветерана ОАО «РЖД» Дмитрия Оксюзьяна будет посвящен истории железнодорожного профсоюзного движения в Приморье. Часть экспонатов уже разместили на стендах.

А вообще в музее восемь тематических залов, но экспозиция, расположившаяся в старинном особняке 1909 года постройки, где когда-то находился Дом связи, постоянно пополняется. Ведь музей еще совсем молодой, в конце прошлого года он отметил двухлетие.

«Монеты тридцатых годов прошлого столетия «преподнес» нам чердак здания, не тронутый ремонтом, — рассказал хранитель музея Виктор Щербаков. — С помощью металлоискателя мы нашли много интересных вещиц. Но большую часть экспонатов, конечно, приносят железнодорожники».

В прошлом году, например, руководитель Владивостокского филиала Дорпрофжел на ДВЖД Наталья Лямина подарила знамя Владивостокского отделения Дальневосточной железной дороги. А в этот раз — радиоприемник тридцатых — сороковых годов, найденный на одной из станций. А еще альбомы со старыми фотографиями, в которых нашла отражение история дороги.

«Мы всегда поддерживаем ветеранов в их начинаниях, стараемся помочь и в организации выставок, оснащении. Этот музей — наше воспоминание о молодости, о людях, посвятивших жизнь железной дороге. Мы уверены: история должна жить», — рассказала Наталья Лямина.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 3

По горизонтали: Певица. Хостел. Релаксация. Тандем. Буш. Кошара. Шахерезада. Худо. Крупье. Шип. Хек. Тина. Хата. Бал. Пекло. Хорда. Овен. Ген. Иваново. Бруно. Фан. Азов. Анапа. Суд. Силуэт. Трапеза. Резон. Этуш. Корсар. Награда.

По вертикали: Охота. Ксанка. Перебежка. Прах. Восход. Цацка. Лемур. Ряба. Шелуха. Калька. Шах. Родина. Ушиб. Опал. Петергоф. Хохма. Повар. Конина. Канонада. Дева. Воз. Барсик. Ракета. Наташа. Остер. Кляр. Стон. Урна. Эра. Пэр. Зуд.

ИСТОРИЯ

Лестницы-чудесницы

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

«Нам шагать по лестнице незачем с тобой — лестница-чудесница бежит сама собой. Только за перила крепче ухватись. Ишь, как покатила — сверху вниз». Эти строки из поэмы Елизаветы Тараховской «Метро» были знакомы не одному поколению детей.

Первым изданием поэма под названием «Метрополитен» вышла в 1933 году в издательстве «Молодая гвардия», а написана была, как утверждают литературоведы, в 1932-м. И якобы перед тем для Тараховской организовали экскурсию на строительство, в шахту — «за впечатлениями». Однако сомнительно все это — 20 мая 1932 года Политбюро ЦК ВКП(б) только утвердило способ строительства — методом глубокого заложения, а до того шла полемика, сторонников «ухода на глубину» даже называли «могильщиками». Лишь в 1933 году Метрострой приступил к основным работам.

Но как доставлять пассажиров к новой транспортной системе? Варианты с лестницами и лифтами отвергли практически сразу — ни тот, ни другой не могли обеспечить планировавшуюся пропускную способность метро. И тогда вспомнили о «самодвижущихся лестницах» — эскалаторах, которые активно использовались за рубежом. Скорее всего, именно тогда Тараховской об эскалаторах и рассказали, а дальше сработало воображение поэтессы. Правда, имелось одно «но» — у нас о них знали в основном понаслышке и тем более не представляли, как эти машины строить.

Переговоры с берлинской фирмой «Карл Флор» и лондонским филиалом «Отиса» закончились безрезультатно, ведь там потребовали четыре миллиона рублей золотом за один эскалатор и комплект документации на него. И тогда была дана команда рассчитывать на собственные силы. Времени категорически не хватало, и Метрострою пришлось все-таки приобрести за границей один эскалатор за 200 тысяч золотых рублей, который здесь разобрали по винтику.

Директор ленинградского завода «Красный металлист» Григорий Рапопорт вспоминал: «Эскалатор для нашего производства был совершенно неизвестной машиной. А эскалаторы предстояло соорудить самые крупные в мире, высота их должна была составлять от 22 до 30 м. Естественно, что ответственность на проектировщиков легла очень серьезная. Всякая ошибка в расчете даже маленькой детали могла нарушить взаимодействие всех узлов. Страшнее всего было то, что обнаружить этот просчет в заводских условиях мы не могли — ведь монтаж эскалаторов производился уже в Москве на станциях метро».

В феврале 1934 года Метрострой разместил заказы на первые эскалаторы для станций «Красные Ворота», «Кировская» и «Дзержинская» на «Красном металлисте», а для станции «Охотный Ряд» — на московском заводе «Подъемник». Срок сдачи назначили на февраль 1935-го. Понимая всю ответственность, руководители обоих заводов даже обращались к председателю Моссовета Николаю Булганину с просьбой не судить их строго, если сроки будут нарушены.

Однако страхи оказались напрасными. Монтаж первых эскалаторов проходил одновременно. Работы шли трудно, поскольку технология была несовершенна и многие приспособления разрабатывались на месте. Но, несмотря на это, монтажники с задачей справились: 6 февраля 1935 года работу первой «лестницы-чудесницы» увидели две тысячи делегатов VIII Всесоюзного Съезда Советов, а 15 мая того же года Московское метро было открыто для общего пользования.

Одни из первых эскалаторов Московского метрополитена. Станция «Красные Ворота»

КОНКУРС

Наследники победителей

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

В Приморье стартовала акция «Наследники победителей».

Главная задумка ее устроителей — сохранить семейную и историческую память об участниках Великой Отечественной войны, тружениках тыла. Для участия членам профсоюза необходимо представить военную историю своей семьи в фотографиях и рассказах.

«Возможно, у кого-то сохранились фронтовые письма, вырезки из газет и журналов прошлых лет, другие документы, которые помогут узнать больше об испытаниях, выпавших на долю наших соотечественников, — говорит руководитель Владивостокского филиала Дорпрофжел на ДВЖД Наталья Лямина. — Творческие работы будут представлены в первичные профсоюзные организации, а лучшие направлены во Владивостокский филиал».

Конкурс продлится до 31 марта. После подведения итогов победившие проекты разместят на выставке в музее истории Владивостокского региона Дальневосточной железной дороги имени Дмитрия Оксюзьяна.

«Наследники победителей» — не единственная акция в год 75-летия Великой Победы.

Продолжат в регионе и поиск знамен, которыми поощрялись коллективы-победители производственных соревнований в военный и послевоенный периоды.

«Знамя являлось главным символом почета, олицетворяющим награду за трудовой подвиг, за победу, оно было символом единения. Его передавали как на вечное хранение, также оно имело статус переходящего. Уже найдено около 25 таких стягов», — рассказывает Наталья Лямина. Возможно, знамена будут использованы в шествии «Бессмертного полка».

Молодежное волонтерское движение профсоюза продолжает помогать ветеранам в решении социально-бытовых вопросов. В декабре на всех предприятиях стартовала акция «Забота» по сбору денежных средств на нужды ветеранов.

В этом году во Владивостокском филиале также запланировано проведение таких акций, как «Памятникам героев — заботу и внимание», «Собери посылку ветерану». А в образовательных учреждениях проходят уроки мужества: «Они ковали Победу», «Шаги Великой Победы», «Великие Победы».

РЕШЕНИЕ

Памятный знак подвигу

ОЛЕГ ЧЕПУРНОВ,
Дорпрофжел на ПривЖД
ВОЛГОГРАД

На станции Сарепта Приволжской магистрали открыли Памятный знак подвигу железнодорожников в годы Великой Отечественной войны.

Памятный знак выполнен в виде плиты из черного мрамора. На одну из сторон гравировкой нанесено изображение паровоза, ведущего железнодорожный состав во время налета вражеской авиации. На другой стороне — памятные слова о подвиге железнодорожников и жителей Сталинграда в годы Великой Отечественной войны.

«Бережное отношение к своему историческому прошлому, сохранение памяти трудового и военного подвига железнодорожников дают нам уверенность в будущем поколении», — сказал председатель Волгоградского Теркома Николай Епишин.

В сквере рядом с памятным знаком размещена историческая экспозиция железнодорожной техники первой половины XX века. Представлен фрагмент рельсошпальной решетки. Смонтирован переводной механизм стрелочного перевода, который эксплуатировался в вагонном депо станции им. Максима Горького. Установлена водозаправочная колонка, использовавшаяся для снабжения паровозов водой на станции Себряково. В центре экспозиции — двухосная цистерна.

ПАМЯТЬ

Связь поколений

НАТАЛЬЯ МИХАЛЕВА,
Дорпрофжел на ЮВЖД
ВОРОНЕЖ

В 77-ю годовщину освобождения Воронежа от фашистов студенты-локомотивщики встретились с ветераном — машинистом Анатолием Ковалевым.

«Организовали встречу для студентов второго курса специальности «Техническая эксплуатация подвижного состава (локомотивы)» филиала Ростовского университета путей сообщения в Воронеже с ветераном Великой Отечественной войны, почетным ветераном ЮВЖД, бывшим машинистом локомотивного депо Воронеж-Курский Анатолием Александровичем Ковалевым», — рассказал член Молодежного совета Дорпрофжел на ЮВЖД Игорь Ефимов.

Будущих машинистов особенно заинтересовали воспоминания Анатолия Ковалева о военных буднях и становлении электровозного движения в стране.

«Немец был силен, до зубов вооружен, хорошо готов технически, отправил против нас лучшие силы», — рассказывал ветеран, вспоминая о своем первом бое, как приходилось отбивать атаки немцев, как видел смерть своих товарищей.

Анатолий Александрович был дважды тяжело ранен. После второго командование направило выздоровевшего бойца в военное училище, в Урюпинск. Но война подходила к завершению, училище расформировали, а перед Анатолием встал выбор: продолжать военную службу или учиться на железнодорожника. Против железной дороги была мама Анатолия, ведь начинал он с кочегара паровоза, но он все равно выбрал путь машиниста. Менялась железная дорога, рос в профессии и Анатолий.

«Несмотря на семь классов образования, я хорошо знал электровоз, знал все блокировки, секреты профессии, ко мне всегда обращались за помощью. В работе главное — взаимовыручка, не забывайте об этом, ребята, всегда помогайте друг другу», — напомнил молодому поколению ветеран.

По мнению председателя Дорпрофжел на ЮВЖД Андрея Гарина, подобные встречи позволяют перенять опыт жизни и труда ветеранов.

«Это ведь в 18–20 лет кажется, что освобожденный 77 лет назад Воронеж — это было так давно. Но вот встретились студенты с ветераном, которому тогда было столько же лет, как им сейчас, и уже другое понимание истории. Отличная идея молодежного совета, нужно сделать подобные встречи регулярными», — отметил он.

ФОТО АВТОРА

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» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

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: 108579 экз.
Номер подписан: 04.02.2020 г. Заказ №