Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 01 (1073)
13–19 ЯНВАРЯ
2022 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

РЕОРГАНИЗАЦИЯ

Поделили дистанции

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Дистанции СЦБ будут заниматься или только ремонтом, или эксплуатацией оборудования

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В Куйбышевской дирекции инфраструктуры появилось новое предприятие — Жигулевская дистанция сигнализации, централизации и блокировки, которая будет заниматься только ремонтом устройств СЦБ. В ее штат вошли специалисты из Инзы, Самары, Октябрьска, Кинеля. Здесь создана новая первичная профсоюзная организация.

Образование нового предприятия связано с реализацией плана ОАО «РЖД» по повышению эффективности деятельности инфраструктурного комплекса. Все дистанции сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) теперь будут поделены на ремонтные и эксплуатационные.

Так, Волгоградская дистанция сигнализации, централизации и блокировки также специализируется на ремонте оборудования (эксплуатационников перевели в дистанцию СЦБ им. Максима Горького и Верхнебаскунчакскую дистанцию). В результате реформирования участок ее обслуживания увеличился: был около 200 км, теперь же между его самыми отдаленными пунктами, Астраханью и Петровым Валом, 620 км по прямой. Но работа будет организована так, что расстояние почувствуют на себе, пожалуй, только руководство и председатель профкома, которым по долгу службы придется с определенной периодичностью посещать все подразделения.

«Что изменится при реорганизации для железнодорожников присоединенных к нам участков — это первичная профсоюзная организация и работодатель, — поясняет председатель ППО Александр Боженов. — Рабочие места, условия оплаты труда, льготы и гарантии остаются прежними. Хотя, конечно, к нам поступали звонки и вопросы от работников, которые беспокоились о том, как пройдет разделение».

Например, те сотрудники Верхнебаскунчакской дистанции, которые теперь заняты в ремонте, спрашивали, будут ли они по-прежнему получать «безводную» надбавку к зарплате: на их рабочих местах нет водопровода, вода привозная. Другие уточняли, как доставить необходимые документы в отдел кадров. Но ездить лишний раз не придется — за пандемию механизм дистанционного документооборота уже отработан. Как не придется ездить и на медкомиссии — их по-прежнему можно будет проходить в медучреждениях по месту работы, и на экзамены. Приемная комиссия сама будет выезжать на участки. Кроме того, работники предприятия получат право бесплатного проезда по производственной необходимости в границах участка.

Сотрудники беспокоятся не только из-за смены работодателя, но и профсоюзной организации. Однако это, скорее, свойственный людям страх перед переменами, чем реально имеющие под собой основания опасения, полагает председатель ППО Юго-Восточной дирекции инфраструктуры Ртищевского железнодорожного узла Светлана Сидорина.

«Ртищевская дистанция СЦБ будет заниматься только эксплуатацией, — комментирует она. — В результате перемен штат уменьшился на 32 человека, которые перевелись в ремонтный цех другой дистанции, и, соответственно, будут состоять теперь на учете в его первичке. Честно говоря, люди сперва не хотели менять профсоюзную организацию, даже писали письмо в Дорпрофжел. Но на встрече я объяснила, почему так происходит и что будет значить для них, беспокойство улеглось».

А еще при слиянии нескольких коллективов в один люди могут начать делить его на «своих» и «чужих», опасаясь, что принадлежность к «чужим» скажется на отношении к ним руководства. Так было, например, в Красноярской дистанции СЦБ, которая еще в 2019 году стала специализироваться на эксплуатации оборудования.

«К любому изменению обычно трудно привыкают, — говорит главный инженер дистанции Александр Субботин. — Пожалуй, люди окончательно поняли, что в одной компании работаем и нет никакого деления на «своих» и «чужих» после подведения итогов работы за первый месяц».

Окончание на 8 стр.

РОСПРОФЖЕЛ В СОЦСЕТЯХ

Цифра

Более 50 млн руб. — премии, материальная помощь, пособия, доплата за сверхурочную работу и в выходные дни, оплата командировочных расходов, технической учебы — были возвращены членам профсоюза в прошлом году по представлениям правовых инспекторов профсоюза.

СИГНАЛ
№ 01 (1073) 13–19 января 2022 года

ИТОГИ

Трудом и упорством

Прошел год с тех пор, как за левое крыло кабины помощниками машиниста электропоезда встали первые женщины. «Сигнал» узнал, как они проявили себя в этой должности.

После того как ограничение на кабину локомотива для женщин было снято, общественность стала спорить — справится ли «слабый пол» с «мужской» профессией или нет. Спор продолжается, но лучшими аргументами за или против будут оценки руководителей, статистические показатели работы и мнения коллег.

В Московской дирекции скоростного сообщения (МДОСС) помощниками машиниста электропоездов «Ласточка», курсирующими по Московскому центральному кольцу, трудятся пять женщин.

«Работать с девушками не сложно, разве что им надо больше помогать — разъяснять некоторые технические вещи, которые мужчины знают с детства, а женщины, тем более ранее не имевшие отношения к железной дороге, нет», — говорит машинист-инструктор МДОСС Павел Луценко, в колонне которого и оказались представительницы прекрасного пола.

Тем не менее, по его оценке, дамы с работой справляются. Есть желание учиться, и чем больше они узнают, тем им интересней.

Хотя, конечно, девушкам приходится нелегко, причем не только с физической точки зрения — много учить и много работать, — но и с психологической. Им своим трудом приходится доказывать, что они могут трудиться наравне с мужчинами, считает председатель первички эксплуатационного локомотивного депо Пермь-Сортировочная Свердловской дороги Андрей Стеклов.

«У мужчин крепко сидит в голове стереотип, что это чисто мужская профессия. И они в напряжении, так как сработывает профессиональная ревность», — комментирует он.

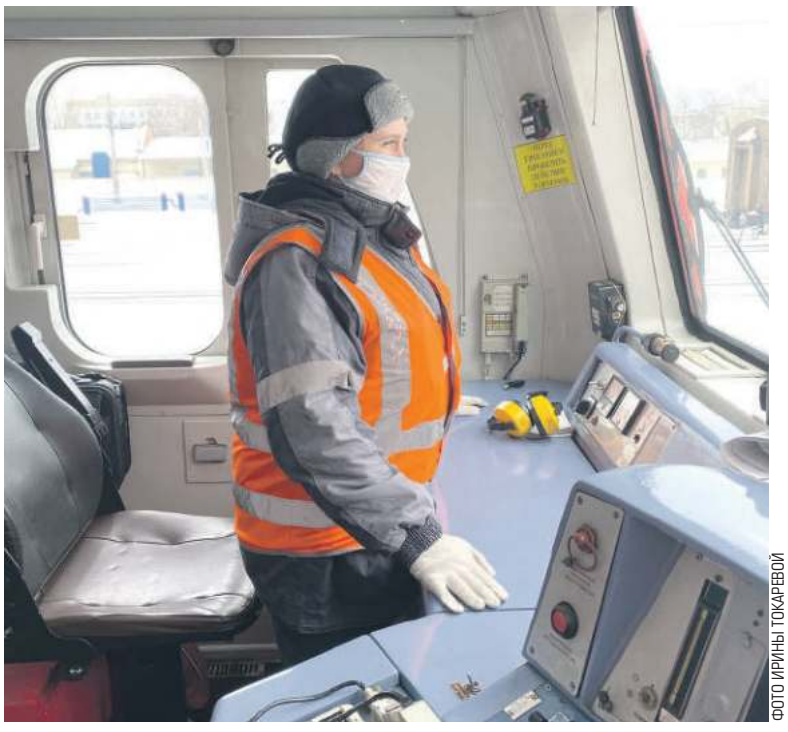


ФОТО ИРИНЫ ТОКАРЕВОЙ

Помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Пассажирский Оксана Соколова пока не готова учиться на машиниста

Из десяти устроившихся помощниками женщин за год отсеялись только две — по медкомиссии и собственному желанию. Оставшиеся — сумели переломить ситуацию в свою пользу, трудом и целенаправленностью доказав, что пришли всерьез и надолго. В итоге мужчины уже не считают девушек в кабине локомотива баловством. За этот год в депо были лишь единичные случаи отказа от напарника-женщины, мужчины мотивировали это семейными обстоятельствами.

«Коллектив женщин-помощников принял, много машинистов, которым нравится с ними работать», — подтверждает и Павел Луценко. Сам он, когда ему предложили принять в свою колонну новых сотрудниц, с удовольствием согласился. И на данный момент считает эксперимент с допуском женщин в кабину локомотивов удачным.

Спустя год сотрудницы депо Пермь-Сортировочная отмечают, что на железной дороге их привлекает стабильность и уровень зарплаты. Конечно, не обходится без сложностей: на данный момент самыми актуальными вопросами являются неработающие туалеты на локомотивах ЭП2К приписки Западно-Сибирской дирекции тяги и получение спецодежды, в частности, хлопковых костюмов для защиты от производственных загрязнений. Вопрос по туалетам касается и мужчин, но для девушек имеет особую важность.

Несмотря на сложности, две женщины, работающие помощниками в депо Пермь-Сортировочная уже изъявили желание учиться на машиниста. Однако сперва им надо выработать необходимый стаж помощниками, прежде чем получить право двигаться дальше.

То же самое касается и женщин, работающих в МДОСС.

«Должность машиниста — совсем другое дело. Помощник — это фактически ведомый человек, он выполняет указания машиниста, — подводит итог Павел Луценко. — Но если наши женщины захотят пойти выше, то им нужно будет пройти конкурсный отбор наравне с мужчинами, по результатам которого будет ясно, могут ли они учиться на машиниста».

Ольга ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»
Ирина ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД

Оксана СОКОЛОВА,
помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Пассажирский:

— Романтика железной дороги, которая покорила меня в первые дни стажировки, прошла, и для меня сейчас это работа. Серьезная и ответственная. Мы постоянно совершенствуем знания, и каждый, кто идет на железную дорогу, должен быть готов постоянно учиться.

Здесь мне нравится. С первого дня обо мне проявляют заботу: с ног до головы одели в форменную одежду и выдали СИЗ, точно знаю график работы и могу планировать свое время. Устраивает уровень зарплаты. В этом году дочь моя ездила в железнодорожный лагерь в Талицу. То есть социальные гарантии, которые предоставляет компания, — это тоже важно. Ни на одной моей прежней работе такого не было.

На машиниста идти я пока не готова, так как это очень ответственная работа и к ней надо подойти с должным уровнем опыта и знаний. Пока я их нарабатываю. Будущее свое также вижу на дороге.

Алена МАЛЫХ,
помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Пассажирский:

— В любой работе есть сложности, но раз мы пришли трудиться в депо и до сих пор не ушли, значит это вполне преодолимые трудности, которые под силу и женщинам. Да, время показало, что представители сильного пола были не правы, утверждая, что это чисто мужской труд, что девушки не справятся. Для меня этот труд не тяжелый, он мне по плечу. Для себя рассматриваю возможность расти профессионально и отучиться на машиниста, надеюсь в феврале начать обучение.

КОЛДОГОВОР

Стало лучше

Подписан Коллективный договор ПАО «ТрансКонтейнер» на 2022–2024 годы. О том, какие изменения внес документ в жизнь работников, рассказывает председатель ППО Кристина ПАВЛЕНКО.

— Кристина Игоревна, насколько трудными были переговоры по новому документу?

— Переговоры шли в нормальном штатном режиме, были рассмотрены все предложения, внесенные с профсоюзной стороны и со стороны работодателя. Документ соответствует нормам Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта. Я благодарна членам двусторонней комиссии и работникам компании, принимавшим активное участие в обсуждении новой редакции договора, который приняли с учетом замечаний, поступивших из центрального аппарата и всех филиалов.

Этот документ сохраняет все социальные гарантии, компенсации и льготы для работников, членов их семей и неработающих пенсионеров.

— Есть изменения в сторону улучшения?

— Да, по некоторым пунктам колдоговор улучшился. Положительные изменения внесены в пункт, регламентирующий дополнительное вознаграждение за нерабочие праздничные дни работникам, заработная плата которых определяется по часовой тарифной ставке. Она увеличилась с 75 до 90 руб. за один день.

Кроме того, теперь не менее 50% средств, выделяемых на мероприятия по улучшению условий и охрану труда, будут направлены на профилактику несчастных случаев, травматизма, профессиональных заболеваний на производстве, на снижение воздействия вредных и опасных производственных факторов.

— А что касается неработающих пенсионеров? В коллективном договоре оговорена ситуация, складывающаяся в случае ликвидации филиалов?

— Предусмотрена. При ликвидации филиалов неработающие пенсионеры будут поставлены на ветеранский учет во вновь созданные филиалы с предоставлением им социальных гарантий и льгот. Как видите, наш коллективный договор носит не декларативный характер, а остается реально действующим инструментом поддержки работников.

Беседовала Ирина ПАВЛОВА

ВАКЦИНАЦИЯ
ПРОТИВ НОВОЙ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ

Гам-КОВИД-Вак (Спутник V)

Комбинированная векторная вакцина на основе аденовируса, содержащего ген, кодирующий S-белок вируса SARS-CoV-2
Требуется двукратная иммунизация

ЭпиВакКорона

Вакцина представляет собой химически синтезированные пептидные антигены трех разных S-белков вируса SARS-CoV-2
Требуется двукратная иммунизация

Спутник Лайт

Векторный препарат на основе аденовируса человека, который используется для транспортировки генетической информации коронавируса SARS-CoV-2.
Не требует введения второй дозы

КовиВак

В основе вакцины используется коронавирус SARS-CoV-2, который специально обработан так, что лишился своих инфекционных свойств, но при этом сохраняет способность вызывать иммунную реакцию.
Требуется двукратная иммунизация

! ВАКЦИНЫ БЕЗОПАСНЫ И ЭФФЕКТИВНЫ

Когда вы получаете прививку, ваша иммунная система реагирует так же, как и на любое другое «вторжение», создавая антитела для борьбы с вирусом.

После вакцинации ваш организм запоминает этого конкретного «взломщика». Если вы когда-либо встретитесь с настоящим вирусом, нужные антитела быстро его уничтожат, прежде чем он сможет сделать вас больным.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ИММУНИТЕТ

Когда вы и большинство людей в вашем сообществе невосприимчивы к заразной болезни, она не может легко распространяться.

Имеются противопоказания:

- гиперчувствительность к компонентам вакцины;
- тяжелые аллергические реакции в анамнезе;
- беременность и период грудного вскармливания;
- возраст до 18 лет;
- острые инфекционные и неинфекционные заболевания, обострение хронических заболеваний.

После введения вакцины в первые 1–3 дня возможны побочные явления:

кратковременное повышение температуры, головная боль, слабость, боль и покраснение в месте введения, сыпь и аллергические реакции. Проходят они в течение нескольких дней.

ВАКЦИНЫ ЗАЩИЩАЮТ ВАС И ТЕХ, КТО ВОКРУГ ВАС

Горячая линия Минздрава России по вакцинации: **8 800 200 0 200**

СИГНАЛ
№ 01 (1073) 13–19 января 2022 года

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

По запросам пользователей

Чат-бот, мобильное приложение, лендинг, таргетинг, видеоролики предложили использовать члены профсоюза и работники РОСПРОФЖЕЛ, отвечая на вопрос: чего сегодня не хватает Единому информационному дню (ЕИД)? Кстати, по-прежнему в приоритете остается живое общение: эффективность личных коммуникаций неоспорима.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Зоя ЕЖОВА,
председатель ППО Строительно-монтажного треста № 3 — филиала АО «РЖДстрой»:

— Сегодня продуктивным форматом общения является общение в соцсетях и мессенджерах, а также рассылка по электронной почте. Поэтому стоит рассмотреть вариант формирования информационной повестки дня на базе мобильного приложения. И дать членам профсоюза право выбора интересующей темы и возможности оценить или задать вопрос.

Дмитрий МОЛОЛКИН,
председатель Дорпрофжел на ГЖД:

— Практика проведения ЕИД — очень полезная и нужная в работе профсоюзной организации. Несмотря на появление новых форм онлайн-общения, эффективность личных коммуникаций сегодня только возросла.

Во-первых, сам формат встреч ЕИД, рассчитанных на небольшие аудитории, позволяет каждому из участников задать наболевший вопрос и сразу получить ответ.

Во-вторых, мы, работники РОСПРОФЖЕЛ, получаем хорошую обратную связь, понимание, какая конкретно помощь и защита сегодня более актуальна, в каком направлении нам дальше двигаться.

Каждый информационный день — это своеобразный круглый стол. И он будет эффективен только при личном общении с членами профсоюза, поэтому заменять его онлайн-формами было бы неправильно. А само содержание информации остается актуальным во все времена — меры по защите прав и интересов трудящихся, планы работы профсоюзной организации.

Андрей ОВЧИННИКОВ,
руководитель Златоустовского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД:

— Безусловно, живое общение необходимо, проведение собраний и конференций — это важный формат обсуждения волнующих коллектив вопросов. Но, чтобы собрать членов профсоюза на ЕИД, возникает ряд трудностей. Приходится отрывать людей от производства, а это вызывает некоторое недовольство, особенно у тех, кто работает на сдельной системе оплаты труда.

Да и, честно говоря, если председатель первички не лучший оратор, удержать внимание аудитории очень сложно. Все сразу норовят уткнуться в телефоны. Поэтому нужно пользоваться современными технологиями.

Считаю, что, если профсоюзную информацию представлять в виде коротких — на 2-3 минуты — видеороликов, — вовлеченность членов профсоюза будет больше. А размещать ее можно в мессенджерах и соцсетях. Вот взять хотя бы канал РОСПРОФЖЕЛ в Telegram. Информацию можно просматривать в удобное время. По краткому анонсу сразу понимаешь, о чем сообщение. Судя по растущему количеству подписчиков, такой формат членам профсоюза нравится.

Николай ЗОЛКИН,
председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Пенза:

— Материалы ЕИД востребованы в трудовых коллективах. Предлагаю периодически включать в них информацию об изменениях в трудовом законодательстве и корпоративных нормативных актах в части оплаты труда, больничных листов, командировок.

Юрий АРТЕМЬЕВ,
председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Белогорск Забайкальской Дирекции тяги:

— На данный момент очный формат ЕИД используется во время собраний трудовых коллективов, в рамках планерных совещаний, собраний колонн, техзанятий. Этот формат нужен, ведь мы даем членам профсоюза общую информацию, которая касается любой организации независимо от профиля или специализации.

Она интересна, но не всегда актуальна относительно проблематики именно того коллектива, которому преподносится, ведь у каждой структурной организации и свои нюансы в работе, и собственные проблемы. Поэтому зачастую получается так, что готовишься по тезисам ЕИД, рассказываешь, а вопросы работники задают на совершенно иные темы, и приходится оперативно перестраиваться, объясняя коллективу интересующую тематику. А ведь если знать о ней заранее, то и подготовиться можно более тщательно.

Предлагаю реализовать функционал возможностей таргетинга и работать по принципу таргетированной рекламы по запросам пользователей. Делаем лендинг, захватываем интерес пользователей и уже здесь предоставляем возможность получить какую-то долю ответов для работников.

Затем проводим анализ интересующих тематических пластов и в дополнение к общей информации ЕИД выдаем тезисы, которые интересны пользователям. Это могут быть правовые консультации, способы взаимодействия с руководством, работа технической, правовой инспекций и многое другое, о чем мы можем и не знать, а работникам — интересно. Тем самым мы расширим зону проникновения в жизнь коллектива, укрепив свой авторитет.

Евгения ГОЛОЩАПОВА,
председатель ППО хозяйства пути Московско-Рязанского направления:

— В Куровской дистанции пути информирование проводится в различной форме через мессенджеры, соцсети, газеты, стенды. И каждый выбирает для себя удобный способ получения информации. Тем не менее, ЕИД необходим и востребован работниками. Как пример, на одном из них я раздала информационный материал по программе страхования от профнепригодности, рассказала о механизмах ее работы, привела примеры полученных выплат. В результате за неделю страховку оформили пять человек. Это и есть результат живого общения.

Ольга СОКОЛОВА,
специалист по кадрам и социальным вопросам Брянского центра организации работы железнодорожных станций:

— ЕИД нужно перенести на просторы соцсетей. Практически у каждой первички созданы группы в Instagram, так как это дает возможность быть всегда на виду. Необходимо определить время для проведения онлайн-чата с председателем, который не только доведет до членов профсоюза информацию о деятельности РОСПРОФЖЕЛ, но и ответит на вопросы. А для решения проблемных вопросов можно приглашать на онлайн-трансляцию правового и технического инспекторов.

В случае невозможности подключения к онлайн-трансляции это можно сделать позже и просмотреть запись. Это удобно, так как на железной дороге много рабочих мест, оставить которые из-за технологического процесса невозможно.

Такой подход позволит достичь диалога, подразумевающего обмен мнениями, вопросами, предложениями.

Олег ХАРИТОНОВ,
заместитель начальника Льговской дистанции инфраструктуры по текущему содержанию:

— Практика создания групп в мессенджерах и соцсетях показывает, что в неформальной обстановке работники легче раскрываются, излагают свое мнение по различным вопросам и тематике, что помогает профсоюзу получить более объективную картину. При этом администраторы групп могут проводить анонимные опросы, голосования. Есть возможность оценивать посещаемость групп участниками и определять актуальность публикуемого материала.

Еще один важный фактор — каждый работник может ознакомиться с материалами в удобное время, спокойно воспринять информацию и, если возникнет необходимость, задать вопрос.

Вместе с тем ничто не может полностью заменить живое общение с работниками, поэтому вместо реализованной посредством интернет-связи системы информирования предлагаю профсоюзным лидерам принимать участие в Дне культуры безопас-

ности. А для этого нужно внести изменения в распоряжение ОАО «РЖД» 1177р от 01.06.2020.

Полина ГЛАДКОВА,
главный специалист отдела организационной и кадровой работы Дорпрофжел на КрЖД:

— Донести до своих членов информацию о том, чем ежедневно занимается профсоюз, а ведь порой он «горы сворачивает», — важная задача. В этом нам помогают ЕИД. На мой взгляд, это отличный проект РОСПРОФЖЕЛ, но формат проведения не соответствует сегодняшним реалиям. Учитывая пандемию, разрозненность коллектива на дистанционной работе и максимальную загруженность железнодорожников на рабочих местах, донести информацию лично — глаза в глаза — сегодня не представляется возможным. В этом случае на помощь приходит канал РОСПРОФЖЕЛ в Telegram.

Информация на канале содержательная, краткая, локальная и публикуется оперативно, я бы сказала, мгновенно, как молния. Поэтому наша задача — привлечь как можно больше членов профсоюза подписаться на канал. Возможно, со временем этот вид информирования сможет заменить единые информационные дни, если ситуация с пандемией не будет кардинально меняться.

Светлана САМОХВАЛОВА,
председатель ППО Куйбышевского территориального центра фирменного транспортного обслуживания:

— Хорошая практика, нужно продолжать. Стоит увеличить количество материала о правовой работе и реализации коллективных договоров. Людей больше интересуют вопросы оплаты труда и премирования, чем рассказ о культурно-массовых мероприятиях.

Валентина ШПЫНТОВА,
заместитель председателя ППО локомотивных депо Смоленского региона МЖД:

— ЕИД — отличный метод передачи информации членам профсоюза. Но необходимо учитывать, что время для его проведения ограничено (ведь оно рабочее). ЕИД в РОСПРОФЖЕЛ постепенно переходит в другой формат: мы все чаще общаемся с работниками по электронным видам связи, чем вживую. И поэтому, учитывая специфику работы и ограничения по численности проведения занятий, для локомотивных бригад более актуален формат проведения ЕИД через рассылку материалов по WhatsApp и с применением формата Zoom.

Галина ХОДКЕВИЧ,
председатель ППО станции Находка:

— Некоторые работники до сих пор считают, что им все должны просто потому, что они трудятся на железной дороге. Так вот, я стараюсь рассказать людям, что всех этих льгот и гарантий не было бы без колдоговора, который существует благодаря профсоюзу. И для некоторых это до сих пор становится откровением. Большинство работников, конечно, коллективный договор не открывают. Поэтому при любом удобном случае стараюсь донести до них важную информацию из этого основополагающего документа.

Последнее время работники все чаще интересуются нюансами оплаты труда. Стараюсь на ЕИД делать на этом акцент. Привлекаю для консультаций специалистов экономического и кадрового блока.

Нельзя недооценивать значимость информработы. Практика показала, что в тех коллективах, где профлидер не появляется, не общается вживую или делает это от случая к случаю, начинает накаляться обстановка, запускаются нехорошие процессы брожения умов и негативных настроений, люди начинают додумывать лишнее, а так и до выхода из профсоюза недалеко. Поэтому на линии важно бывать регулярно, интересоваться проблемами работников, лично отвечать на их вопросы. Такое непосредственное общение на корню решает многие проблемы.

Поэтому формат непосредственного общения с коллективом, как и прежде, является одним из наиболее эффективных. Где хорошо налажена информационная работа, там и проблем с профчленством будет намного меньше. 98% работников нашего большого коллектива, в котором трудится 785 человек, — члены профсоюза. И во многом это заслуга информационной доступности профактива для работников.

Светлана НАУМОВА,
специалист НИЦ, заместитель председателя ППО АО «Калужский завод Ремпутьмаш»:

— Формат проведения ЕИД требует корректировки. Во-первых, проведение очных собраний для доведения информации до своих членов профсоюза стало весьма затруднительным. Да, есть возможность онлайн-информирования, но тогда почему бы просто не рассылать информацию в группы мессенджеров и соцсетях, разработать чат-бот (аналоги которых есть в Telegram), объявляя не тему дня, а тему месяца информирования, например: «Изменения в Трудовом кодексе в 2022 году». Тогда любой работник смог бы получить ответ на интересующий его вопрос, написав в чат.

Информирование на собраниях — это хорошо, но такой информационный помощник, как чат-бот, будет всегда под рукой и позволит оказывать практическую помощь членам профсоюза, даже когда они не находятся на предприятии и не могут проконсультироваться в профкоме.

Во-вторых, стоит сделать акцент на информирование работников об изменениях, происходящих в законодательстве. Чтобы люди стали более подкованы в этом вопросе, ведь о многих изменениях, касающихся обычной жизни членов профсоюзной организации, мы узнаем случайно.

В-третьих, стоит больше добавить цифровизации, ведь два года пандемии указывают на то, что мир больше не будет прежним и нужно идти в ногу с современными технологиями и «уходить в онлайн».

Олег ГЕЛЬВИГ,
заведующий информационным центром Дорпрофжел на ОЖД:

— В дополнение к материалам, подготовленным ЦК РОСПРОФЖЕЛ, Информационный центр Дорпрофжел на ОЖД готовит подборку новостной ленты сайта РОСПРОФЖЕЛ, основных тем газеты «Сигнал» и информацию о проведенных на полигоне дороги профсоюзных мероприятиях. Материалы высылаются первичкам.

Помощниками в усовершенствовании формата проведения ЕИД могут стать современные информационные технологии. Один из способов — подготовка информационных листов с основными тезисами ЕИД и QR-кодом — ссылкой на полную версию документа.

Материалы ЕИД содержат много полезной информации по разным темам. Их можно разделить на несколько постов и оформить в публикациях в соцсетях и мессенджерах в течение недели. Также итоги работы профсоюза за месяц можно оформлять в формате подкаста в аудиоформате. Расширение видов подачи информации поможет увеличить охват аудитории и привести новых подписчиков в соцсети.

Для повышения заинтересованности работников в получении информации о деятельности профсоюза необходимо дальше двигаться в сторону подготовки материалов с частными примерами решения вопросов правовой и социально-экономической защиты, охраны труда, деятельности общественных институтов. Их можно готовить на основе месячных отчетов правовой и технической инспекций труда. Анализ публикаций в соцсетях показывает, что такие темы набирают большие охваты и вызывают реакцию со стороны аудитории.

Татьяна ГОВРЯКОВА,
председатель ППО Московско-Киевско-Калужского направления хозяйства пути:

— Это хорошая практика. Ведь во время ЕИД мы дополнительно встречаемся с членами профсоюза, рассказываем им о работе профсоюзных организаций всех уровней. На таких встречах редко, но поступают вопросы и предложения, которые профком берет на контроль. Хотелось бы получать еще более расширенную информацию о безопасности движения поездов, организации охраны труда, работе правовых и технических инспекторов.

Мария СВОЕВОЛИНА,
председатель аппарата ППО Северо-Кавказской дирекции инфраструктуры:

— ЕИД — это эффективное звено обратной связи с людьми. Но не всегда тезисы единого информационного дня понятны каждому работнику. Сухое изложение фактов приводит к тому, что теряется нить информации, материал не дослушивается. Поэтому зачастую происходит обмен мнениями по наиболее актуальным вопросам, проблемам в трудовых коллективах.

Достигается еще и дополнительный эффект — упреждается недовольство в трудовых коллективах. Вопросы, озвученные железнодорожниками на ЕИД, решаются более оперативно, а люди убеждаются во внимательном отношении профлидеров к их проблемам. Очень важно, когда каждый член трудового коллектива и профсоюза реально видит, что профсоюзная организация готова решать его проблемы.

В нашем коллективе при проведении ЕИД параллельно с подачей информационного материала проводятся ненавязчивые опросы общественного мнения.

Сейчас основными вопросами, волнующими членов профсоюза, являются оплата труда и социальная поддержка. В материале к каждому ЕИД необходимо кратко излагать достижения профсоюзной организации в этих направлениях, наглядно показывать работу правовой и технической инспекциях.

В связи с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой при встречах с коллективами ощущается нехватка общения в целом, железнодорожники зациклены на рабочих процессах. Возникает желание разнообразить скучные рабочие будни.

Подачу материала при проведении ЕИД можно преобразовать, меняя форматы общения. Будет ли это игровая форма или круглый стол, в любом случае необходим диалог и взаимодействие с аудиторией. Работник должен иметь возможность прослушать и запомнить материал, задать вопросы и получить квалифицированный ответ.

Считаю, что периодически ЕИД должны проходить в формате коллективных мероприятий с участием специалистов Дорпрофжел и представителей каждой дирекции, службы.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

СИГНАЛ
№ 01 (1073) 13–19 января 2022 года

ЛИДЕР

Пример для молодых

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ВИТАЛИЯ БАТИЩЕВА

Свечи, которые разложил Виталий, зажглись в День памяти и скорби на площади Московского вокзала в Туле

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Электромеханик воздушных линий и трансформаторных подстанций Виталий Батищев работает в Тульской дистанции электроснабжения Московской дирекции по энергообеспечению 11 лет. Год назад его избрали председателем профсоюзной организации, и теперь он совмещает основную работу с общественной.

Виталий пришел в дистанцию, когда ему исполнилось 30. Это был уже взрослый мужчина, отслуживший срочную службу на чеченской войне. Характер Виталия закалила суровая военная школа, воспитала силу воли. А еще — научила ценить мирное небо, надежное плечо друга и сплоченность команды.

Не случайно, наверное, когда Виталий пришел работать в дистанцию, то первым делом написал заявление о вступлении в профсоюз. «Это был осознанный шаг, — вспоминает он. — Профсоюз — это не только экономические и социальные гарантии, но и сплоченность коллектива, товарищеская взаимопомощь».

Виталий заочно учится на пятом курсе в Российском университете транспорта. И хотя заниматься приходится много, со всем справляется. Когда в июле прошлого года на выборах председателя профсоюзной организации дистанции предложили его кандидатуру, он не отказался.

В первичке дистанции 215 человек (98% коллектива). «Работа у электромонтеров и электромехаников не только нелегкая, но и небезопасная, — рассуждает Батищев. — Нельзя ни в чем отступать от правил технической эксплуатации, пренебрегать средствами индивидуальной защиты. На каждом из пяти участков уполномоченный по охране труда контролирует обеспеченность каждого работника необходимыми средствами защиты и выполнение правил технической эксплуатации. Хотя работники грамотные и понимают, что отступление от них может стоить жизни».

Участок, на котором сегодня трудится Виталий Батищев, обслуживает главный Курский ход на территории Тульского региона столичной магистрали. Ответственность большая, и бывать часто на других участках Батищев возможности не имеет. Но на местах есть профгрупорги, через которых Виталий передает оперативную профсоюзную информацию. Поддерживает он личную связь с каждым членом профсоюза — по телефону, через WhatsApp, по электронной почте.

За тот год, что Виталий возглавляет первичку, в профсоюз вступили 15 человек — и молодых работников, и опытных. «Я убежден, что профсоюзная организация — надежный защитник рабочего человека, — говорит Виталий. — И стараюсь, чтобы это понял каждый. Поэтому никогда не отказываю в помощи работникам. Но вообще конфликты случаются редко и разве что по недоразумению. Но к начальству не каждый решится пойти. Вот я захожу к начальнику дистанции, мы обсуждаем проблему, вызываем работника, и, как правило, все решается полюбовно».

Понимая роль морального климата в коллективе, Виталий много делает для создания дружной и сплоченной атмосферы. Не жалеет личного времени и сил для оказания помощи и поддержки ветеранам и пенсионерам. Организует мероприятия, экскурсии для членов профсоюза и их семей. Побывали работники на осетровой ферме, недавно состоялась поездка в Рязань, в аквапарк.

Очень много внимания Виталий уделяет молодым железнодорожникам. Он убежден, что в таком деле, как электроснабжение, каждый опытный специалист должен быть наставником для начинающего работника. У него есть подопечные, которым он помогает делать первые шаги в профессии. Но не забывает и старых своих воспитанников — всегда готов помочь.

«15% работников дистанции — молодежь, — говорит Виталий. — Правда, сейчас меньше ребят стало идти в профессию, потому что работа очень напряженная, а зарплата — ниже, чем средняя по региону. Но работодатель старается молодежь поддерживать. Да и перспективы роста неплохие. Спортивное движение очень развито».

Сам Виталий активно пропагандирует здоровый образ жизни. Вместе со всей семьей — женой Ольгой и тремя дочками — участвует во всех спортивных мероприятиях, организованных дорожным комитетом профсоюза. Летом — в велосипедных гонках, зимой — в лыжных.

«Но особенно, — сознается Виталий, — я люблю горные лыжи и сноуборд. В нашей дистанции, да и вообще на всем нашем узле много ребят, которые этими видами спорта увлекаются. Приложу все усилия, чтобы они стали развиваться у нас в 2022 году».

ПРОФГРУПОРГ

Не сидит без дела Аня

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Каким бы делом ни занялась технолог Ростовского информационно-вычислительного центра Анна Емельяненко, все у нее спорится. Она и общественной работой занимается — является профгрупоргом отдела автоматизированных систем управления пассажирскими перевозками, и вместе с родными участвует во всех профсоюзных и корпоративных мероприятиях.

Конкурсы, онлайн-проекты, фестивали и спортивные соревнования — что бы ни проводил РОСПРОФЖЕЛ или ОАО «РЖД», — среди участников наверняка окажется фамилия Емельяненко. Еще учась в РГУПС, Аня была профгрупоргом. Придя в ростовский ИВЦ, продолжила профсоюзную деятельность.

«Работать и работать скучно, хочется в чем-то участвовать, двигаться не только по карьерной лестнице, но также развивать себя, свои навыки, — говорит Анна. — Участвую во всех мероприятиях, это очень интересно, а главное — каждый раз узнаю что-то новое».

Кстати, полученные знания она применяет и в личной жизни, и на работе.

В прошлом году Анна участвовала в очном формате проекта «Как быть успешной и счастливой», который проходил в санатории «Зеленый Гай».

«Пять дней мы провели в атмосфере, сильно насыщенной информацией, но одновременно и отдыхали — побывали на экскурсиях в Сочи и на Красной Поляне. Было много познавательного, образовательных тренингов, лекций, творческих мастер-классов, — буквально по минутам был расписан весь день. Кое-что оттуда я взяла для работы, чтобы улучшить квалификацию. Пригодились и уроки по тайм-менеджменту, на которых нам рассказывали, как правильно управлять своим временем, как распределить работу на день, особенно если ты трудишься удаленно. Еще мы составляли социальные проекты, которые потом презентовали руководству компании».

Прошлый год стал самым насыщенным по количеству проектов, фестивалей и конкурсов, в которых участвовала девушка. А в душу особенно запал корпоративный дорожный конкурс «Мамино сердце», посвященный международному Дню матери. Среди 15 участниц из шести регионов Северо-Кавказской магистрали Анна Емельяненко заняла 1-е место, а также по результатам голосования на сайте конкурса стала победителем в номинации «Зрительские симпатии».

«Конкурс связан с семьей, и мои родные меня поддержали. Вместе с дочкой и мужем мы обдумывали визитку из подручных материалов, сделали «мамино сердце», с мужем танцевали», — рассказывает Анна.

Муж Михаил и дочь Лиза участвуют с Аней практически во всех проектах, которые дают возможность активно и интересно провести время всем вместе, стать дружнее, реализовать творческий потенциал. С творчеством, кстати, у них все в порядке: Аня и Лиза любят рисовать и изучают живопись по видеоурокам.

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА АННЫ ЕМЕЛЬЯНЕНКО

Дважды в год семья высаживает деревья. «Наши деревья есть не только в жилом комплексе, где мы живем, но и в городском Парке революции. Озеленяем планету», — говорит Анна. Не отстает семья Емельяненко и в спорте. В прошлом году они участвовали в состязаниях по шахматам, настольному теннису, в благотворительном забеге «Достигая цели», легкоатлетическом пробеге «Ростовское кольцо», в марафонах.

Кроме железнодорожного образования Анна имеет еще одно. «Я — учитель-логопед и иногда, в свободное от работы время, занимаюсь с детьми. Помогаю им в подготовке к школе, отрабатываю звуки», — говорит Анна.

Как профгрупорг Анна информирует сотрудников и проводимых профсоюзной организацией мероприятиях, организует праздники. А в профкоме Ростовского ИВЦ поддерживают ее и вдохновляют на новые дела.

ИССЛЕДОВАНИЕ

Болезни из-за телефона

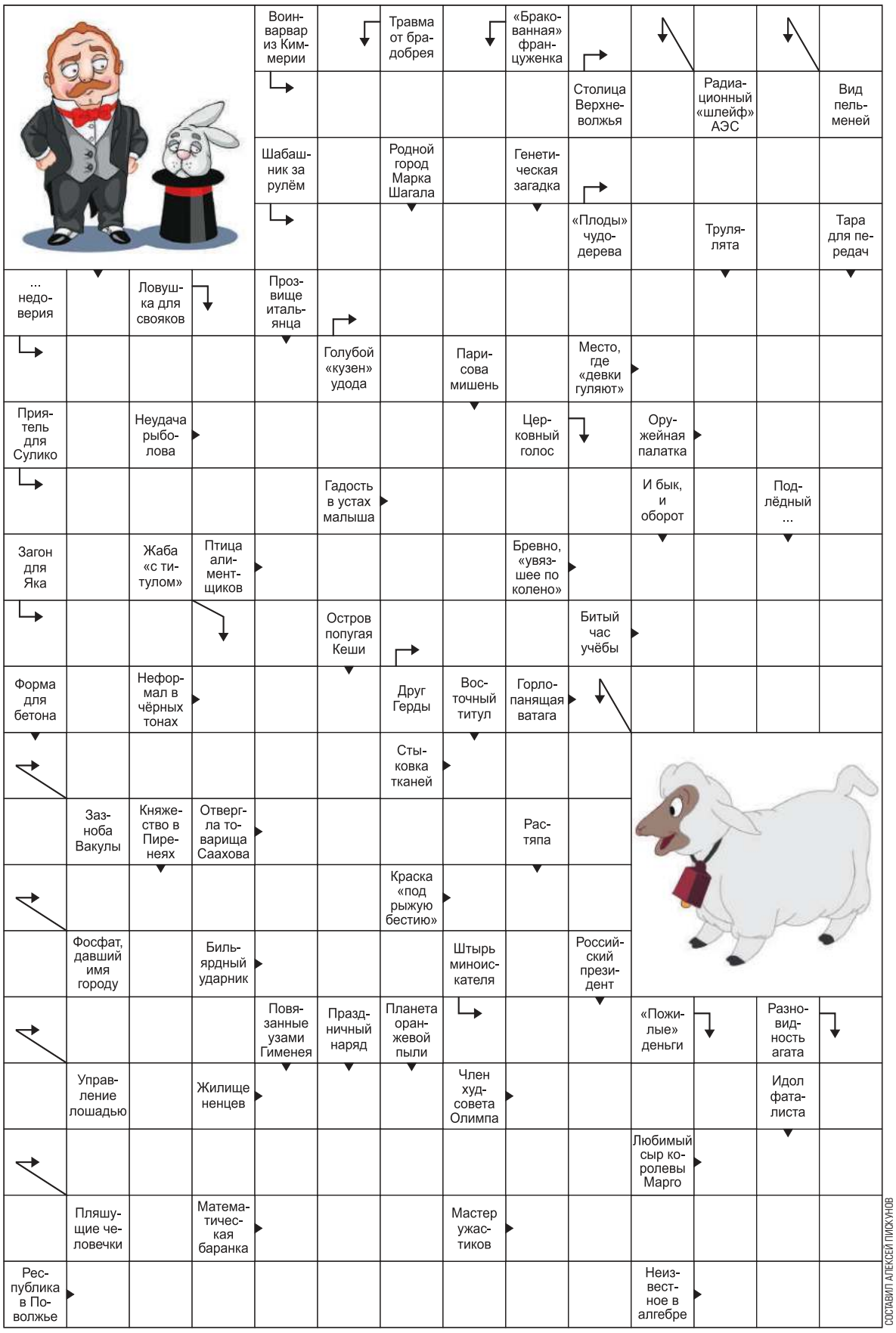
Теперь родители с уверенностью могут говорить детям, что их болезни появились из-за телефона. Ведь смартфоны могут вызвать заболевания опорно-двигательного аппарата.

С каждым годом гаджеты становятся более функциональными, и у школьников и студентов появляется возможность работать не за письменным столом, а где придется: на диване, в постели, в транспорте. И из-за этого возрастает количество заболеваний опорно-двигательного аппарата. Об этом пишет журнал «Популярная механика», ссылаясь на специалистов из Техасского университета A&M.

В университете провели исследование — изучили позы, в которых чаще всего находятся студенты при использовании гаджетов, а также как положения тела соотносятся с количеством жалоб на боль в спине, пояснице, шее и в других частях тела.

Был проведен и опрос среди учащихся. Среди респондентов 64% указали, что чаще всего они используют смартфон. На втором месте были ноутбуки и планшеты, а на третьем — стационарные ПК. В среднем студенты использовали свои смартфоны по 4,4 часа в день и при этом сидели или лежали на диване или в кресле.

Исследователи обнаружили, что неправильная поза, например, сгорбленная спина или вытянутая вперед шея, в большей степени влияли на возникновение боли в области опорно-двигательного аппарата. Специалисты отмечают, что в современном мире вакансий с удаленной работой из дома становится все больше. Поэтому у студентов и школьников необходимо формировать привычку работать за письменным столом.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 44

По горизонтали: Пересып. Лето. Дональд. Спор. Удав. Кредит. Онучи. Окно. Нерв. Укатка. Визит. Катар. Клаус. Евро. Шуба. Ампир. Леска. Сани. Налим. Елка. Ара. Вест. Кессон. Цвет. Ложе. Омар. Шарф. Штаб. Сгиб. Вика. Уста. Эпилог. Нос. Ишак. Зима.

По вертикали: Серпантин. Подручник. Рында. Соль. Подарок. Диета. Вовка. Кнут. Детка. Транс. Труба. Реалия. Красное. Ломка. Уши. Палас. Роман. Ирод. Левитан. Автобус. Сласти. Торгаш. Кешбэк. Сервиз. Фили. Гага. Ком.

ИСТОРИЯ

В Камбоджу за «норри»

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внешт. корр. «Сигнала»

Королевство Камбоджа, часто именуемое путеводителями «жемчужиной Индокитая», привлекает туристов храмовым комплексом Ангкор-Ват, экзотической кухней, комфортным климатом, а фанаты стальных магистралей едут туда, чтобы покататься на «норри».

«Норри» — уникальный рельсовый транспорт, представляющий собой бамбуковый настил на раме вагонетки, снабженный, как правило, мотоциклетным мотором.

Возникли «норри» не на пустом месте: железную дорогу однопутную метровой колеи от столицы Пномпеня через Баттамбанг на Северо-Западе страны до Сисомпхона на Таиландской границе построили еще в 1930-х годах французы, чьим доминионом была Камбоджа. Ее продолжение от Пномпеня до Кампонгсаома, главного и единственного порта страны (туристам он больше известен как курорт Сиануквиль), возвели позже, в 1960-х. А дальше началась гражданская война, растянувшаяся на 30 с лишним лет. Железная дорога продержалась долго, но и она в итоге пала жертвой боевых действий.

Нормальные поезда тогда ходить перестали. Выручали местное население «норри», перевозившие по сохранившимся путям людей и небольшие грузы и быстро ставшие весьма популярными. При необходимости тележка оперативно разбиралась и пряталась в любом сарае, впрочем, собиралась она также быстро. Разъехаться двум «норри» на однопутке проблем не представляло: пассажиры просто брали более легкую тележку и переносили ее в нужное место — так сказать, «маневр с помощью ручной тяги».

Кстати, моторы на тележки стали ставить уже в XXI веке, когда в стране более-менее начала налаживаться мирная жизнь. Поначалу же брали двух мужичков покрепче, выдавали им лодочные весла, чтобы отталкиваться, — и поехали!

До августа 2016 года «норри» не имели тормозов. Тормозили они исключительно двигателем, а в «безмоторном» варианте — пятками пассажиров. Только в 2016-м правительство выпустило распоряжение, обязывавшее оборудовать — под угрозой штрафа — все тележки тормозами. Этим же документом максимальная скорость «норри» была ограничена 30 км/ч.

Когда стали восстанавливаться железные дороги, «норри» попытались ликвидировать на законодательном уровне — во всяком случае, некоторые линии закрывали, но не вышло — слишком они были востребованы и у камбоджийцев, и у туристов, а последние везут живые деньги. Так что в январе 2018 года «норри» поехали вновь. А в 25 км от Баттамбанга, в районе храма Ват Банон, который иногда называют мини-Ангкор-Ватом, для тележек уже построили новую линию — специально в расчете на иностранцев.

Что касается нормальной железной дороги, то она меняется небыстро, но каждый год и в лучшую сторону. Появляется что-то новое, облагораживаются или воссоздаются объекты, еще недавно казавшиеся безвозвратно утерянными. Работают обе линии — Северная на Баттамбанг и Восточная от столицы на Сиануквиль. Поначалу их открыли только для грузового движения, но потом стали возить и пассажиров. Поезда на Сиануквиль (во всяком случае, до недавнего времени) курсировали два раза в сутки по будням, в выходные и праздничные дни один-два поезда могли добавить — при наличии пассажиров и технической возможности.

Причем расписание поездов в Камбодже периодически меняется, так что лучше билеты приобретать заранее. Как рассказывают бывалые путешественники, не меняется лишь время отправления поездов по пятницам, субботам, воскресеньям и понедельникам. Люди уже довольны, потому что помнят времена, когда поезда вообще не ходили.

СИГНАЛ
№ 01 (1073) 13–19 января 2022 года

УВЛЕЧЕНИЕ

Там, под облаками

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Флаг РОСПРОФЖЕЛ побывал на Эльбрусе. И пусть не на вершине самой высокой горы России. Зато на фоне невероятных пейзажей. Событие произошло благодаря инспектору группы быстрого реагирования Джанкойского участка досмотра Центра обеспечения транспортной безопасности Крымской железной дороги Александру Рукасу.

Самих-то крымчан горами не удивишь. Но Кавказ гораздо серьезнее Крымских гор, а уж Эльбрус — тем более. Не зря же туда стремятся альпинисты со всей страны.

«Александр поставил перед собой цель и настойчиво стремился к ее достижению, — говорит председатель ППО Дирекции по обслуживанию пассажиров Крымской железной дороги Анна Кондрашкина. — Он решился покорить самую опасную гору нашей страны».

Александр Рукас (на фото слева) в горы ходит семь лет. Получилось это спонтанно и, как ни странно, благодаря профсоюзной организации Центра обеспечения транспортной безопасности. «От профсоюза была организована поездка в Большой каньон Крыма к водопаду Серебряные Струи. Путешествие прошло увлекательно, а каньон произвел на меня неизгладимое впечатление. И я отправился в собственный поход, купив минимальное, но самое необходимое снаряжение», — рассказывает он.

На три дня Александр поехал в то же самое место, где был с экскурсией. Но уже с палаткой и с ночевкой, да еще и с пешим переходом из Большого каньона в Ялту. «Ходил один. Вообще большинство моих походов первоначально были одиночные», — говорит Александр.

В его окружении не было людей, увлекающихся пешим туризмом. Со временем он понял, что занимаются им крайне мало крымчан. Как-то оказался Рукас за Ялтой, в поселке Васильевка. Хотел отыскать в скалах сходящий с вершины водопад Быка. Спросил у местных дачников, где он находится. Они не знали и даже названия такого не слышали. В очередной раз Александр убедился, что вокруг сплошные «сапожники без сапог». Люди живут в такой красоте и не замечают ее, не стремятся увидеть больше, чем из окна дома.

Это открытие его поразило. Поэтому примерно раз в месяц Рукас стал организовывать массовый выход с горы, приглашая друзей и знакомых. «Собираю от 10 до 20 человек и веду в интересные места», — говорит он.

На вопрос, зачем он год за годом идет в горы, Александр рассказывает: «Всю жизнь прожил в Крыму, но до моего увлечения туризмом практически нигде не бывал. А тут внезапно новые горизонты открылись. На первом месте для меня — красота гор. Природа воодушевляет. Если я иду с ночевкой, то даже палатку стараюсь ставить в таком месте, чтобы было, что посмотреть. Выходишь утром из палатки с чашечкой кофе и любуешься. Аж сердце замирает. Ну а вторая причина — испытать себя».

Крымские горы Александр Рукас почти все уже обошел, и поманил путешественника Кавказ.

Летом 2020 года Рукас впервые поехал на Кавказ. «Там и климат другой, и масштабы гор. В Крыму самая высокая гора — Роман-Кош, 1541 метр. А на Кавказе — восемь пятитысячников. Эльбрус — самая высокая гора Кавказа, России, да и Европы, выше Монблана на порядок. Там на 3 тыс. м уже трудно дышать, потому что, чем выше, тем меньше становится кислорода. Уровень сложности другой, у меня не было опыта, и попытка восхождения оказалась неудачной, потому что я плохо акклиматизировался», — вспоминает события Александр.

Осенью прошлого года Александр собрался на Эльбрус еще раз. «Поскольку это высшая точка России и Европы, мне захотелось выделить момент восхождения чем-то особенным. Я решил подниматься с флагом профсоюзной организации Центра обеспечения транспортной безопасности. А председатель Мария Михалева предложила взять флаг РОСПРОФЖЕЛ».

В этот раз Рукас акклиматизировался хорошо. Но оказалось, что для восхождения в это время года одной акклиматизации недостаточно. Подвело снаряжение. Он вышел на высоту 4950, к брошенному ратраку. Это известное место: гусеничная машина сломалась, ее не смогли спустить, и ратрак остался там навсегда.

Возле этой вросшей в снег техники многие ведут внутренний диалог: «Смогу ли я? Зачем мне вершина?» Для человека 5 тыс. м — серьезное испытание, здесь уже невозможно отдохнуть и восстановить силы. Поэтому необходимо оценить свои возможности адекватно. «Меня подвели обувь и перчатки, очень сильно замерзли руки и ноги, и я принял решение спускаться вниз», — рассказывает Александр.

Александру Рукасу 42 года. На железную дорогу он попал случайно. Закончил Крымский университет по профессии «учет и аудит», но поработать бухгалтером или экономистом не довелось. Когда молодой человек учился на втором курсе, в Джанкое реконструировали железнодорожный вокзал и туда потребовались работники.

«Моя мама работала там багажным кассиром. Она-то и предложила мне устроиться носильщиком. Я согласился: предприятие надежное, есть соцпакет. К работе я привык быстро, и она мне нравилась. Носильщику надо было найти клиента, уговорить его на услугу, и пока мы ждали поезд, беседовали с людьми. Получалось неплохо: я человек общительный, с удовольствием работал с пассажирами. О другом и не думал: я такой человек, что если к чему-то прикипаю, то сложно сделать шаг в другом направлении», — рассказывает Александр.

Потом Крым присоединился к России, пассажиропоток упал, носильщики стали не востребованы. И у Рукаса появилась возможность перевестись в транспортную безопасность. Здесь ему тоже нравится, говорит, что трудится с удовольствием.

«Мне все интересно, и впереди меня ждет много нового, даже в Крыму. Запланировал новые маршруты, но пока нет времени. Например, я хочу сделать траверс хребта Чатыр-даг. То есть обойти вокруг него по окружности, получится более 20 км. Поход займет дня два-три», — поделился планами Александр.

ФОТО ИЗ АРХИВА АЛЕКСАНДРА РУКАСА

РЕОРГАНИЗАЦИЯ

Поделили дистанции

Окончание. Начало на 1 стр.

Информированность железнодорожников о том, что происходит, помогает сохранить спокойную рабочую атмосферу в коллективе, считает первый заместитель председателя Дорпрофжел на Куйбышевской дороге Иван Воронов. Дорожная профсоюзная организация внимательно следила за процессом создания Жигулевской дистанции СЦБ. Хотя у ее специалистов с самого начала не было сомнений, что он пройдет гладко, тем не менее, контроль и, при необходимости, посильная помощь были нужны.

«У нас хорошо налажено социальное партнерство с руководством региональной дирекции, — говорит Иван Воронов. — Однако создание предприятия — сложный процесс, поэтому мы контролируем правовую сторону вопроса, чтобы люди были устроены в соответствии с трудовым законодательством, соблюдены все соответствующие процедуры, выполнены условия коллективного договора, другие аспекты тоже».

Так, когда стало ясно, где именно будет располагаться Жигулевская дистанция СЦБ, специалисты Дорпрофжел на КбшЖД проверили хозяйственные помещения на соответствие социально-бытовым нормам. Встретились с коллективом, детально разъяснив, как будет проходить реорганизация, поговорили в том числе и о сохранении профсоюзной структуры.

Сегодня в дистанции завершается процесс укомплектования штата. В него вошли специалисты из Инзы, Самары, Кинеля, Октябрьска и других подразделений дороги. Всего планируется принять на работу более 230 человек.

КОРОТКО

ПАРТНЕРОВ ВСЕ БОЛЬШЕ

В прошлом году партнерами программы лояльности РОСПРОФЖЕЛ выступили более 3,7 тыс. торгово-сервисных предприятий из разных регионов страны. Среди них — крупнейшие туроператоры, операторы мобильной связи, предприятия бытовых услуг, автозаправочные станции, крупнейшие интернет-магазины, сети фитнес-клубов, страховые компании, аквапарки, автодилеры, продуктовые сети.

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. ПРОТАСОВА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24

Телефон: **(499) 262-17-66**
Факс: **(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, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.
Общий тираж: 90 549 экз.
Номер подписан: 11.01.2022 г. №