Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 03 (1075)
27 ЯНВАРЯ — 2 ФЕВРАЛЯ
2022 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Отпуск не для всех

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Условия работы одинаковые, но дополнительный отпуск положен не всем

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Первичная профсоюзная организация Санкт-Петербургского центра организации работы железнодорожных станций Октябрьской дирекции управления движением инициировала проведение специальной оценки условий труда (СОУТ) на рабочих местах составителей поездов на станциях Ручьи и Кушелевка после оптимизации штата. По ее результатам им присвоен класс вредности 3.2.

А это означает, что еще 20 составителей поездов с 1 января этого года имеют право на дополнительный отпуск размером семь дней.

Победа небольшая в масштабах сети, но важна тем, что поднимает давнюю и пока так и не решенную проблему.

С 2014 года, после внесения изменений в Трудовой кодекс, право на дополнительный отпуск имеют только те работники, которым присвоен класс вредности не ниже 3.2. Тогда как составители, по итогам применения новой методики СОУТ, могут иметь класс вредности как 3.1, так и 3.2. При этом, в соответствии с документами ОАО «РЖД» и коллективным договором, тем из них, кто был принят на работу до 1 января 2014 года, дополнительный отпуск полагается, а тем, кто позже трудоустроился, — нет.

Ситуация складывается несправедливая: составители поездов трудятся в одинаковых непростых условиях, но некоторые из них имеют в году на неделю больше оплачиваемого свободного времени, чем коллеги. Более того, если работник, имеющий право на дополнительный отпуск, переводится из одного подразделения в другое, он считается вновь принятым и этот отпуск теряет.

В данных условиях профсоюзные лидеры строго контролируют, чтобы те, кто имеют эту льготу, не были ее лишены, и разъясняют другим, как так получилось, что у них ее нет, подчеркивают председатели ППО центров организации работы железнодорожных станций Юго-Восточной и Южно-Уральской дорог.

Но, с другой стороны, подобное неравенство — почва для разногласий в коллективе и между работниками и работодателями.

«Класс вредности составителям поездов устанавливается на основании оценки таких факторов, как показатели тяжести производственного процесса: нагрузка на голосовой аппарат, рабочее положение тела сотрудника. Но условия работы меняются — изменяется регламент переговоров, и тогда составители в разы больше разговаривают, меняется порядок закрепления тормозными башмаками, или проходит оптимизация штата, — объясняет председатель первички Санкт-Петербургского центра организации работы железнодорожных станций Стелла Рытова. — Следовательно, если, допустим, составитель не согласен с результатами СОУТ, ему нетрудно будет доказать надзорным органам, что данному рабочему месту следует присвоить более высокий класс вредности, за который уже полагается дополнительный отпуск».

Так было, например, на станциях Ручьи и Кушелевка. После оптимизации штата на оставшихся составителей возложены обязанности оптимизированных сотрудников. Возросли объем работы и время воздействия вредных факторов. Это дало возможность первичке настоять на проведении спецоценки и по ее результатам получить более высокий класс вредности 3.2.

Доказательством может выступить также опыт Нижнекамского центра организации работы железнодорожных станций Куйбышевской дирекции управления движением. Председателю ППО Наталье Исаенко во время СОУТ в 2015 году удалось отстоять право составителей поездов на дополнительный отпуск, добившись присвоения класса вредности 3.2. При проведении спецоценки условий труда комиссия приняла ее аргументы, и тяжесть производственного процесса была принята в качестве основного вредного фактора.

Однако проведение внеплановой спецоценки — процедура непростая во всех смыслах и для работника, и для работодателя, и для профсоюза.

Окончание на 2 стр.

РОСПРОФЖЕЛ В СОЦСЕТЯХ

Цифра

На 3,98% была проиндексирована с 1 января заработная плата работников ГУП «Петербургский метрополитен». Сделано это было в целях социальной защищенности работников и в соответствии с пунктом 1.4 коллективного договора предприятия.

СИГНАЛ
№ 03 (1075) 27 января — 2 февраля 2022 года

ПЕРСПЕКТИВА

Мобильные уполномоченные

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Уполномоченные по охране труда ОАО «РЖД» получат мобильную платформу.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Мобильное приложение значительно упростит общественную нагрузку уполномоченных по охране труда

Такое приложение даст уполномоченным по охране труда возможность напрямую, с рабочего места, через мобильный телефон вносить информацию о выявленных нарушениях в систему КСОТ-П, а не ждать, пока это сделает специалист, имеющий в нее доступ. Это существенно сократит время с момента обнаружения нарушения до его устранения.

«Приложение, — убежден заместитель руководителя технической инспекции труда профсоюза по безопасности движения поездов Николай Ефремкин, — повысит эффективность контроля за соблюдением требований охраны труда, создаст условия для формирования среды нетерпимости к нарушениям, обеспечит их своевременное устранение».

Поводом для такой уверенности стал пример внедренной на сети технологии «Мобильный общественный инспектор», которая хорошо себя зарекомендовала за последний год. Ведь общественные инспекторы получили возможность оперативно фиксировать выявленные нарушения с помощью камеры смартфона и направлять сведения о них причастным службам, обмениваться информацией с коллегами-общественниками и руководством, участвовать в опросах, дискуссиях и составлении рейтинга работы инспекторов.

Такого помощника в работе могут получить и уполномоченные по охране труда.

«С разработкой приложения для уполномоченных будет проще, — продолжает Николай Ефремкин. — Ведь в Департаменте экологии и техносферной безопасности (ЦБТ) уже существует программа КСОТ-П, которая позволяет вводить с рабочего места в систему сведения обо всех нарушениях требований охраны труда».

ЦБТ поддержал позицию профсоюза о необходимости создания мобильной платформы для уполномоченных.

По словам главного технического инспектора труда Дорпрофжел на СвЖД Дмитрия Москалюка, цифровизацию не остановить. «Название «мобильное приложение» уже говорит само за себя. Оно дает возможность быстро фиксировать нарушение, информировать о нем ответственных за устранение, контролировать результат, — уточняет он. — Уже на этапе технического задания при разработке данной программы необходимо предусмотреть возможность работы в программе для председателя ППО и технической инспекции».

Это позволит оперативно оценивать ситуацию с нарушениями и собирать статистику работы по предприятию, хозяйству, конкретному уполномоченному лицу, чтобы поощрять лучших и «подтягивать» отстающих.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Отпуск не для всех

Окончание.
Начало на 1 стр.

Выходом могло бы стать внесение изменений в коллективный договор ОАО «РЖД», которые предлагает профком Санкт-Петербургского центра организации работы железнодорожных станций.

«Добавить в пункт 5.21 дополнительный отпуск составителям поездов, условия труда которых отнесены к любому классу вредности, в том числе 3.1», — комментирует Стелла Рытова.

Ее поддерживают коллеги. По их мнению, дополнительный отпуск, при условии, что право на него будут иметь все составители, поможет поднять престиж профессии и снизить текучесть кадров.

«Отток работников мы видим именно среди вновь принятых на работу сотрудников, — говорит председатель ППО Белгородского центра организации железнодорожных станций Валентина Лобойченко. — То, что одни составители пользуются правом на дополнительный отпуск, другие нет, особенно бросается в глаза при анализе порядка предоставления отпусков и подведении итогов выполнения коллективного договора. Мы подали в вышестоящую профсоюзную организацию предложение о наделении в рамках коллективного договора всех составителей правом на дополнительный отпуск. Это будет правильно».

Эта поправка поможет также защитить от потери дополнительного отпуска тех составителей поездов, которые, будучи приняты на работу до 1 января 2014 года, при переводе на другие станции (при сохранении условий труда) и с разряда на разряд, получают компенсации за работу во вредных условиях как вновь принятые.

ЗАРПЛАТА

Ставки подняты

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

С начала этого года подросли заработки работников нижегородского метро. Должностные оклады и часовые тарифные ставки увеличились на 15%.

В прошлом году на предприятии два раза проиндексировали зарплату: с 1 июля на 4,9% и с 1 октября на 3%. По словам председателя первичной профсоюзной организации МП «Нижегородское метро» Андрея Смирнова, этого все равно было мало, чтобы поднять ее на конкурентоспособный уровень хотя бы на городском рынке труда. Ведь в Нижнем Новгороде средняя зарплата — 39 тыс. руб., а в метро даже после индексаций получалось лишь 34 тыс. руб. Не случайно с середины прошлого года на предприятии начался массовый отток кадров.

«И если машинисты, у которых заработки относительно высокие, еще оставались, то дежурных по станциям и работников служб транспортной безопасности не хватало катастрофически. Пришлось нашему директору Олегу Яушеву и мне как председателю профсоюзной организации «бить во все колокола» — обращаться в городскую администрацию и в думу. Мы не раз писали туда письма, объясняя, что работать в метро скоро станет некому, поскольку люди уходят, новые кадры надо искать днем с огнем, а потом обучать, что требует времени», — говорит Андрей Смирнов.

К решению проблемного вопроса подключился и Дорпрофжел на ГЖД.

Зарплату метрополитеновцев обсуждали в комиссии думы Нижнего Новгорода по транспорту и дорожному хозяйству и в других инстанциях. В итоге деньги на ее повышение выделили. Теперь средняя зарплата работников Нижегородского метрополитена составит около 38 тыс. руб.

«Повышение окладов сделает работу в нижегородском метро более привлекательной, — уверен Андрей Смирнов. — Конечно, нашим зарплатам трудно конкурировать с заработками железнодорожников, но на городском рынке труда они теперь вполне конкурентоспособны».

ГАРАНТИИ

Новое в колдоговоре

В коллективный договор ОАО «РЖД» внесены изменения. Они вступили в силу с начала этого года. Подробнее о них рассказал руководитель Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК профсоюза Александр ЛОЩАГИН.

— Александр Анатольевич, чья инициатива была о внесении поправок в колдоговор?

— Многие пункты, вошедшие в дополнительное соглашение, основаны на предложениях первичных профсоюзных организаций РОСПРОФЖЕЛ. Соглашение подготовлено на основании решений, принятых на заседаниях рабочей группы и комиссии по коллективному договору ОАО «РЖД» и контролю над его выполнением после длительных переговоров.

— Какие именно поправки вошли в допсоглашение и кого они коснутся?

— В первую очередь семей работников, погибших в результате несчастного случая на производстве, и работников, получивших инвалидность вследствие несчастного случая на производстве.

Определен нижний порог размера страховой выплаты родственникам погибшего в результате несчастного случая на производстве — не менее 24 среднемесячных заработков погибшего, но не менее 1 млн 500 тыс. руб.

Уточнены суммы, которые получат работники, получившие группу инвалидности вследствие несчастного случая на производстве по вине компании или профессионального заболевания. Для 1 группы это не менее девяти среднемесячных заработков работника, но не менее 600 тыс. руб., для 2 — не менее шести заработков, но не менее 400 тыс. руб., для 3 — не менее трех заработков, но не менее 200 тыс. руб.

— С чем связана необходимость такого уточнения?

— Травматизму на производстве, в том числе с летальным исходом, чаще подвержены работники, занятые на низкооплачиваемых должностях. Поэтому и компенсация, которую получают они или их родственники, может быть не слишком велика. Внесенные в коллективный договор изменения гарантируют им получение суммы не ниже определенного порога, что будет подспорьем в данных непростых обстоятельствах.

Кроме того, в два раза увеличена сумма ежемесячного пособия каждому ребенку погибшего работника до его совершеннолетия. В предыдущей редакции колдоговора она составляла 5 тыс. руб., в новой — 10 тыс. руб.

Также дети погибших работников получили право бесплатного проезда в поездах пригородного сообщения от места жительства до места учебы. А также — на получение места в образовательных учреждениях компании.

Еще одна поправка, касающаяся детей работников ОАО «РЖД», дает им теперь возможность воспользоваться правом своих родителей-железнодорожников на бесплатный проезд в плацкартном вагоне по личным надобностям.

Ранее железнодорожники могли передать его своим детям только при условии, что они учатся в высшем или среднем специальном учебном заведении железнодорожного транспорта. Теперь оно распространяется и на тех, кто учится в учебных заведениях иного профиля на основании целевых договоров с последующим трудоустройством в ОАО «РЖД».

Поправка в колдоговор связана с тем, что некоторые учебные заведения, формально подчиняющиеся не Минтрансу, а Министерству образования РФ или региональным министерствам, по факту тоже готовят кадры для железной дороги.

— Есть ли изменения, затрагивающие не только семьи работников компании?

— Да, есть. Одно из них касается норм обеспечения бутилированной питьевой водой работающих в условиях повышенных температур. Теперь воду будут выдавать в соответствии с рекомендациями Роспотребнадзора. В них говорится, что при температуре более 30 градусов тепла и выполнении работы средней тяжести требуется выпивать не менее 0,5 л воды в час — примерно одну чашку каждые 20 минут.

Еще одна поправка касается работников профсоюза. Она распространяет действие пункта о социальной поддержке предпенсионеров, в связи с увеличением пенсионного возраста, на председателей первичек и других профсоюзных работников, действующих в ОАО «РЖД», уходящих на заслуженный отдых. Теперь они при увольнении по собственному желанию или по сокращению численности или штата будут иметь такие же льготы, как и работники компании. Это, в частности, единовременная выплата за многолетний добросовестный труд.

Также при стаже работы на железной дороге и в профсоюзных организациях 20 и более лет они будут приравнены к неработающим пенсионерам и будут иметь право на получение корпоративной пенсии (при наличии соответствующего договора с НПФ «Благосостояние»), бесплатный проезд в пригородном сообщении по так называемому дачному билету и один раз в год в поезде дальнего следования, медицинскую помощь (при условии прикрепления к учреждению здравоохранения ОАО «РЖД») и другие льготы.

Беседовала Ольга ПРЯМИЦЫНА

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Одна из поправок касается норм обеспечения бутилированной питьевой водой работающих в условиях повышенных температур. Теперь воду будут выдавать в соответствии с рекомендациями Роспотребнадзора

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

МИЛЛИОНЫ ЗА РАБОТУ В ВЫХОДНЫЕ

Более 3,2 млн руб. вернули работникам поездных бригад вагонного участка Пермь Уральского филиала АО «ФПК».

В конце прошлого года правовой инспектор Пермского филиала Дорпрофжел на СвЖД Максим Егоров проверил соблюдение графика сменности в части предоставления фиксированных выходных дней за 10 месяцев. И выявил случаи привлечения к работе в выходной день по утвержденному графику у 357 сотрудников поездных бригад.

Правовой инспектор внес работодателю представление с требованием об устранении нарушения трудового законодательства.

Администрация предприятия сверила графики работы и табели учета рабочего времени всех поездных бригад за январь — октябрь прошлого года и в январе доплатила сотрудникам 3 206 135 руб.

С ПРОФСОЮЗНОЙ ПОДДЕРЖКОЙ

Профсоюзные организации железнодорожных предприятий Куйбышевской магистрали заключили первые в этом году договоры на посещение спортивных объектов.

Работники воспользовались профсоюзной поддержкой в приобретении абонементов для индивидуальных занятий или арендованными площадками для коллективных тренировок.

В Самарской дистанции пути основными тренировочными направлениями выбраны плавание и футбол. В январе — марте члены профсоюза, работающие на предприятии, смогут безвозмездно посещать плавательный бассейн физкультурно-спортивного клуба «Нептун».

Кроме того, арендована футбольная площадка для еженедельных полуторачасовых тренировок в отапливаемом помещении спортивного комплекса «Динамо» в Самаре. «В дистанции сложился костяк увлеченных этим видом спорта», — отметила председатель первички дистанции Алена Галдина. В этом году ППО поможет футболистам и с обновлением экипировки.

Более 60 сотрудников Куйбышевского территориального центра фирменного транспортного обслуживания воспользовались поддержкой в приобретении абонементов «зимнего спортивного пакета».

«Заключили договоры со спортивными учреждениями в нескольких регионах Куйбышевской железной дороги на занятия работников в декабре — феврале. Абонементы приобретались на средства профбюджета, в том числе за счет целевых поступлений от работодателя по коллективному договору», — уточнила председатель профсоюзной организации центра Светлана Самохвалова.

СИГНАЛ
№ 03 (1075) 27 января — 2 февраля 2022 года

Пришло время РЕВАКЦИНАЦИИ!

Когда надо ревакцинироваться

Минздрав России со ссылкой на рекомендации ВОЗ советует проводить ревакцинацию через шесть месяцев после прививки или перенесенной болезни.

Сроки ревакцинации увеличатся до 12 месяцев после того, как в стране будет достигнут коллективный иммунитет.

Среди вакцинированных:

ниже смертность в **31** раз;

в **40** раз меньше тяжело болеющих.

(по данным Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД»)

Когда ревакцинация противопоказана

Ревакцинацию стоит отложить, если:

- есть обострения хронических заболеваний;
- в течение двух недель до прививки и в момент вакцинации есть симптомы ОРВИ;
- в последние 30 дней делались другие прививки.

Почему нужна ревакцинация

Некоторые вакцины не защищают от заболевания на всю жизнь. Так, регулярно нужно делать прививки от гриппа, гепатита В, клещевого энцефалита. В случае с вакцинацией от коронавируса количество антител начинает снижаться через несколько месяцев, и чтобы организм не забыл, как выглядит вирус, нужна еще одна прививка.

Нужно ли сдавать анализ на антитела перед ревакцинацией

Минздрав России и ВОЗ рекомендуют проходить ревакцинацию без учета количества антител. Эти данные не всегда являются прямым доказательством защиты от вируса. Ведь у переболевших и привитых вырабатывается несколько видов антител, не все из них эффективны против коронавируса. Анализ же показывает общее количество антител, без детализации. При этом вакцинация не подавляет антитела.

Как подготовиться к ревакцинации

- За три дня до ревакцинации не следует употреблять алкоголь.
- Перед вакцинацией лучше ограничить чрезмерную физическую и эмоциональную нагрузку. После вакцинации также следует пару дней воздержаться от физической активности.
- При температуре 37 °С и выше делать прививку нельзя.

Единственная эффективная защита от COVID-19 – вакцинация. Защитите себя и своих близких – сделайте прививку!

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

СИТУАЦИЯ

Из соцсетей за стол переговоров

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

«Между движенцами и локомотивщиками не должно быть трений», — в этом убеждена председатель ППО линейных станций Юго-Западного участка Петрозаводского центра организации работы железнодорожных станций Лариса Медведева. Но ситуации все же встречаются. Например, возникшее напряжение между локомотивными бригадами эксплуатационного локомотивного депо Медвежья Гора и движенцами станции Свирь.

Информация об этом появилась в соцсетях. С одной стороны, мало ли что там люди понапишут. С другой — лучше разобраться, чем ждать, пока произойдет какое-нибудь ЧП.

Смысл претензий локомотивщиков к движенцам связан преимущественно с методикой проверки бдительности в режиме «Провокатор», шагнувшей из технических классов ОЖД в жизнь.

В качестве примера машинисты приводят следующее: «После закрепления подвижного состава и отцепки локомотива машинисту передается информация о следовании за маневровым светофором М12 в пределы пути № 68, при этом — ни слова о запрещающем показании М8. Дежурный по станции дает машинисту команду на движение, не открыв сигнал с пути, то есть под запрещающий. Когда же машинист делает замечание, ДСП поясняет, что это «Провокатор» — проверка бдительности машиниста. И в результате таких действий может случиться прецедент с печальными последствиями».

Машинисты считают, что действия дежурных по станции Свирь способствуют проездам запрещающих показаний светофоров. Помимо этого, они также рассказывают, что при закреплении подвижного состава на путях станции, при повторе команды дежурного по парку, машинисты добавляют фразу «Остановку подскажите». А дежурные поправляют их, напоминая, что такой фразы в регламенте переговоров нет. «Мы понимаем, что работники станции Свирь — заложники требований руководства», — пишут машинисты.

Вообще-то, соблюдать регламент переговоров обязаны все.

Председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Медвежья Гора Руслан Новиков в курсе ситуации. Правда, отмечает, что письменно работники депо в профком по этому вопросу не обращались. Но в разговорах упоминали о проблемах с дежурными по станции Свирь.

«Станция Свирь — довольно крупная, путей и стрелок много, — рассказывает Руслан Новиков. — Когда поезд прибывает, машинист фразой «Подскажите остановку» просит дежурного по станции подсказать, когда последний вагон пройдет изолирующий стык, чтобы прибывающему или отправляющемуся поезду дать проход — сам машинист прохода не видит. Это нормальное взаимодействие работников смежных служб. Если вагонник идет на хвост проверять тормоза, машинист может его попросить посмотреть, есть ли знак у хвостового вагона. Вагонник посмотрит и по рации подскажет. Поэтому считаю, что ругать или наказывать дежурных по станции за ответы машинистам на просьбу сообщить остановку не стоит».

«Остановку подскажите» — такой фразы в регламенте переговоров нет, поэтому дежурные по станции ее не повторяют, хотя, возможно, для локомотивщиков, она и удобна, — говорит председатель ППО линейных станций Юго-Западного участка Петрозаводского центра организации работы железнодорожных станций Лариса Медведева. — Регламент переговоров складывается годами. Но специфика работы такова, что если случилось какое-то событие, или кто-то пострадал, в регламент вносятся изменения. Если эта фраза действительно важна для локомотивных бригад, думаю, что изменения в регламенте возможны при обращении работников дирекции тяги к руководству дороги установленным порядком. Конфликт между движенцами и локомотивщиками никому не нужен».

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

«По поводу проверок наших машинистов дежурными по станции Свирь по системе «Провокатор», для исключения недоразумений предлагаю проводить такие проверки с присутствием представителя нашего депо. В помещении дежурного по станции, например, должен находиться машинист-инструктор проверяемого машиниста. Именно он инициирует проверки бдительности. Вот тогда ДСП и специально может не договаривать то, что положено по регламенту», — говорит Руслан Новиков.

> **Как председатели профсоюзных организаций предлагаем нашим руководителям регулярно проводить совместные селекторные совещания и технические занятия с целью недопущения недопонимания между нашими службами.**

Локомотивщики считают, что, проводя проверку бдительности машиниста по «Провокатору», дежурный по станции просто прикрывает свою ошибку: что-то было недосказано или неверно назван путь, а в объяснительной — черным по белому: «Неверно сказала умышленно, решила проверить бдительность».

Утверждать, что именно так действуют коллеги-смежники, вряд ли кто возьмется, но для себя локомотивщики сделали именно такие выводы. Они также уверены, что такой подход может привести к нежелательным последствиям вплоть до сходов и проездов запрещающего сигнала светофора.

«Таких проверок не может быть. Провоцировать на ошибки локомотивные бригады никто не станет. Это не игрушки, это безопасность движения поездов. А по поводу того, что дежурные по станции не сообщают машинисту о запрещающем маневровом сигнале… так ведь у машинистов есть приборы безопасности, локомотивная бригада видит на локомотивном светофоре, какой горит сигнал», — говорит Лариса Медведева.

Она также отметила, что ни на одной станции Юго-Западного участка Петрозаводского центра организации работы железнодорожных станций такой проблемы не существует. Возможно, кто-то из обиженных локомотивщиков придал ей посредством интернета общесетевой размах.

«Для исключения подобных недоразумений, угрожающих безопасности движения поездов и подрывающих авторитет первостепенных железнодорожных профессий, как машинистов, так и движенцев, необходимо искать компромиссы посредством переговоров и личного общения, а не в соцсетях», — к такому мнению пришли председатели обеих ППО.

«Как председатели профсоюзных организаций предлагаем нашим руководителям регулярно проводить совместные селекторные совещания и технические занятия с целью недопущения недопонимания между нашими службами», — подчеркнула Лариса Медведева.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Должны ли председатели первичек предприятий вмешиваться в производственные конфликты между смежниками?

Евгений МОМОТ,
председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Облучье:

— Спорные моменты между движенцами и локомотивщиками возникали всегда. Казалось бы, работаем в одной компании, делаем общее дело, но без взаимных претензий не обходится.

Обращений, касающихся конфликтов из данной области, поступает масса и на имя руководства депо, и в адрес первички. Не редкость жалобы на конкретных диспетчеров по нерациональному использованию времени бригад.

Роль в этих противостояниях ППО второстепенна. Вопросы эти должны решаться на уровне руководства. Я же как председатель ППО могу только настойчиво напоминать руководителю о проблеме, ускоряя тем самым решение вопроса. Иногда для активизации решения конфликта направляем рапорт машиниста в Дорпрофжел, где данная информация уже доводится через председателя до начальника дороги на планерном совещании, которое проходит каждый понедельник.

Вообще проблемы, напрямую связанные с человеческим фактором, решать сложнее всего. Тут у каждой стороны свой взгляд на ситуацию. И каждый по-своему прав и готов привести в свою защиту массу аргументов.

Стелла РЫТОВА,
председатель ППО Санкт-Петербургского центра организации работ железнодорожных станций:

— Примеров, показывающих сложные отношения между смежными дирекциями, достаточно. Профсоюз, представляя работника, должен помогать в решении таких конфликтов — это напрямую влияет на микроклимат в коллективе.

Если говорить про ситуации между локомотивщиками и движенцами, то они не должны тянуть одеяло на себя. Как правило, возникающие конфликты приводят к невыполнению показателей, общих для всего полигона дороги.

Например, если оценить замечания по коллективному договору, озвученные на социально-экономических форумах, там нет замечаний от движенцев в сторону локомотивщиков. В обратную сторону регулярно поступают замечания по смене нумерации поездов. Хотя смена номера — это не личное желание отдельно взятого диспетчера.

Вторая возможная причина — изменения в инструкции работы машиниста, о которых движенцы могут не знать. На этом фоне в рабочем режиме может возникать непонимание.

Также стоит обратить внимание на ведение Книги замечаний машиниста. Она не должна превращаться в «Книгу жалоб на смежников».

В Санкт-Петербургском регионе ОЖД по инициативе заместителя по территориальному управлению было проведено совещание с участием дежурных по станции, начальников станции, локомотивщиков и профсоюзного актива этих организаций. Общий итог встречи — нужно вырабатывать совместные пути решения, подсказывать друг другу, но ни в коем случае не перекладывать ответственность на коллег, которые также работают на достижение общего результата.

СИГНАЛ
№ 03 (1075) 27 января — 2 февраля 2022 года

УВЛЕЧЕНИЕ

Железная дорога в стиле рок

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

The Iron Line — «Железная линия» — такое название носит музыкальный проект инженера-технолога эксплуатационного локомотивного депо Бологое Октябрьской железной дороги Тимофея Шокеля. Подходящее название для творческого объединения железнодорожников, играющих музыку в стиле рок.

Реализация проекта стала возможна благодаря содействию первички депо, которая приобрела необходимое для репетиций и концертных выступлений музыкальное оборудование.

Это гитарное оборудование в формате фирменного гитарного усиления, профессиональный цифровой микшер с возможностью многоканальной записи, профессиональное оборудование для создания световых спецэффектов (стратоскопы, лазерные прожекторы), генератор тумана и дымомашины, диджейский контроллер, клавишные инструменты, стойки и наборы профессиональных микрофонов, гитарное предусиление и процессоры эффектов. Благодаря этому Тимофей Шокель оснастил репетиционную точку, подобной которой в Бологом до сих пор не было.

Сотрудничество получилось взаимовыгодным: Шокель с товарищами получили возможность заниматься любимым хобби, депо — музыкальный коллектив, выступающий для и от лица железнодорожников.

«Среди моих коллег много талантливых ребят, которые тоже играют на гитарах, ударных и других инструментах, — говорит Тимофей Шокель. — Но у нас в городе до сих пор не было репетиционной точки, где можно было бы заниматься музыкой».

Свою собственную студию за годы увлечения музыкой оборудовал и сам Тимофей, но, признается он, она также не отвечала всем требованиям.

А музыкой он увлекается с детства. Сам выучился играть

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ТИМОФЕЯ ШОКЕЛЯ

Игорь Хвощевский (справа) поддержал музыкальные начинания Тимофея Шокеля

на акустической и электрогитарах, клавишных и ударных инструментах. Освоил профессию звукорежиссера и в итоге стал композитором-аранжировщиком. Писал и пишет музыку для различных групп, студий и других частных заказчиков.

Музыка сперва стала для Тимофея Шокеля не только хобби, но и работой. Несколько лет в качестве руководителя музыкальной части районного дома культуры «Аврора» в Бологом он отвечал за звуковое сопровождение всех массовых мероприятий города и района. Но в результате череды перемен в жизни оказался на железной дороге. Казалось бы, радикальная смена деятельности, но сам Тимофей неожиданной ее не считает.

«Железная дорога всегда меня интересовала, не только музыка, — говорит он. — Поэтому, когда пришла пора менять работу, отучился на помощника машиниста, а недавно и на машиниста. Ездил и в грузовом, и в пассажирском движении. Мне эта работа нравится: романтика рассветов, закатов, которые видишь через лобовое стекло, способствует вдохновению. Сейчас, правда, работаю инженером-технологом, но, возможно, когда-нибудь вернусь в кабину локомотива».

Так появился первый трек «В пути», написанный от лица машиниста. Его можно найти в социальных сетях. Написал композицию Тимофей Шокель, вокальную партию исполнил солист Сергей Савин.

На базе репетиционной точки в данный момент занимаются не только музыканты из The Iron Line, но и других групп Бологого и близлежащих городов.

Кстати, возможно, сами того не зная, Тимофей Шокель с коллегами продолжают творческую традицию локомотивного депо. Еще в советское время в нем существовал оркестр духовых инструментов, состоявший из железнодорожников.

«Нам показалось важным восстановить это направление, чтобы звучала не только электронная музыка, но и акустика, — говорит председатель ППО эксплуатационного депо Игорь Хвощевский. — Люди за Тимофеем идут, так что это молодежное движение на пользу всему нашему коллективу».

ВОЛОНТЕР

Дальневосточный гектар для хвостатых

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
САХАЛИН

Дежурная по станции Корсаков Дальневосточной дирекции управления движением Светлана Отморская практически все свободное время проводит в собачьих вольерах. А для того чтобы у животных появился дом, она пожертвовала своим дальневосточным гектаром.

Эта история началась четыре года назад. Светлана Отморская, потеряв домашнего питомца, решила взять бездомного щенка. А познакомившись поближе с волонтерами благотворительного фонда «Помощь животным Сахалина», которые стараются создать «человеческие» условия для собак, влилась в их ряды.

> **Уже в осознанном возрасте окончила спецкурсы, чтобы научиться оказывать первую медицинскую помощь собакам, делать уколы. До сих пор самостоятельно изучаю ветеринарию знаний много не бывает. И при этом бесконечно люблю железную дорогу.**

«Это сейчас у приюта есть место, ветеринары, рабочие. А раньше приходилось выхаживать собак во временном пункте передержки, где могло уместиться всего 15 «хвостов». Поэтому после смены я старалась приезжать, ухаживать за ними, специально готовила дома еду. И не заметила, как втянулась, как появились любимчики», — вспоминает Светлана.

И чем дальше, тем хотелось делать больше. В итоге три года назад она решила отдать свой дальневосточный гектар для создания постоянного дома для собак, ведь не всех животных можно пристроить в семьи. Сначала оформили первый гектар Отморской, потом второй, третий — волонтеры фонда подхватили инициативу. И теперь в пригороде Южно-Сахалинска есть площадки для выгула, вольеры, ветеринарный блок.

«Многое еще не сделали, создание приюта — дело недешевое, не обошлось и без кредитов. Земельный участок с лесом и болотом сложно мгновенно облагородить, мы этим постепенно занимаемся», — рассказывает Светлана.

Сегодня фонд уже не просто работает в режиме дома для собак, а имеет официальное право на отлов, стерилизацию бездомных животных.

«Сейчас в приюте находится около 300 хвостатых. С начала года удалось пристроить почти 30 собак и сотни — за пять лет. Животные требуют ежедневной заботы, внимания, средств, — говорит дежурная по станции. — И конечно, все мы помогаем не только руками, регулярно выделяем деньги на благотворительность».

А это идет от сердца, поэтому «кровных» не жаль. Светлана не представляет своей жизни без собак. «Когда входишь в вольер и они несутся к тебе со всех ног, радуются, облизывают, все трудности уходят на задний план. Ты получаешь просто море любви и стараешься ответить взаимностью. Недавно, например, мы с мужем возили в клинику Рекса — а этот пес с характером, никого к себе не подпускал. Пять часов ждали, пока доктора «колдовали» над ним. И было такое счастье, когда собака после пережитого в какой-то момент начала доверять тебе, не бояться, не агрессировать».

Любовь к животным у Отморской не появилась внезапно.

«В детстве постоянно были питомцы, я выхаживала бездомных котят. Помню, как приходила в магазин, чтобы купить для них стакан молока, тогда как его продавали литрами, — улыбается она. — Уже в осознанном возрасте окончила спецкурсы, чтобы научиться оказывать первую медицинскую помощь собакам, делать уколы. До сих пор самостоятельно изучаю ветеринарию знаний много не бывает. И при этом бесконечно люблю железную дорогу».

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА СВЕТЛАНЫ ОТМОРСКОЙ

Практически все свободное время Светлана Отморская тратит на подопечных фонда «Помощь животным Сахалина»

Почти 30 лет назад Светлана начала трудиться на «железке» сначала дежурной по станции Альба, потом Христофоровка, а год назад перешла на Корсаков.

«Благодаря отцу подруги — а он был машинистом тепловоза, брал нас в кабину, рассказывал о преимуществах железной дороги, — я выбрала профессию движенца. И за все эти годы у меня ни разу не возникло желания, поменять ее, — говорит Светлана. — Я с удовольствием иду на каждую смену. А когда выросли дети, появилось время и на волонтерство. Я уверена, каждый человек может делать добро, а для этого надо всего лишь открыть свое сердце и сделать шаг вперед — туда, где тебя очень ждут».

ЗДОРОВЬЕ

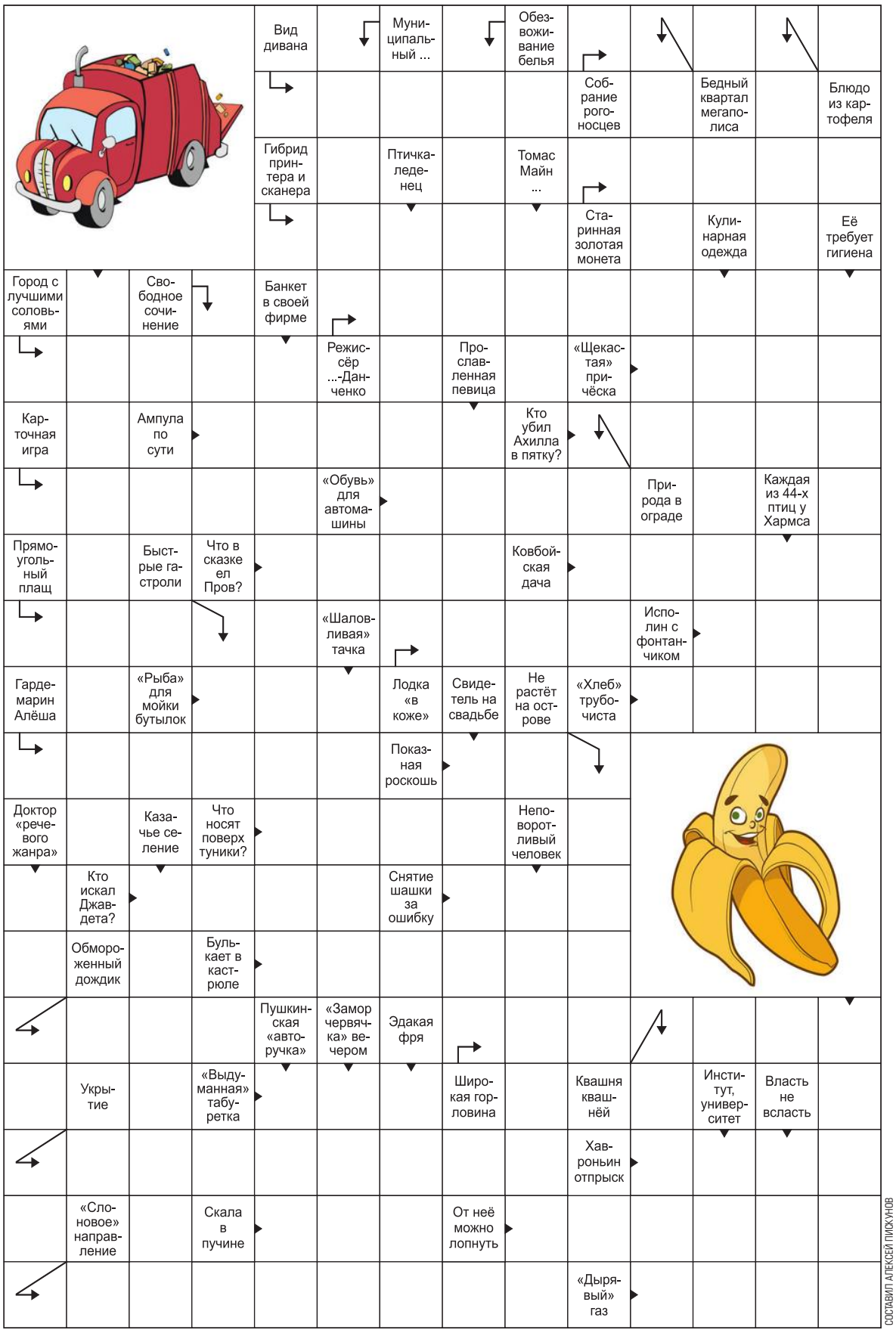
Лыжи вместо обеда

ПАВЕЛ МИРОШНИКОВ,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Сотрудники детского сада № 45 ОАО «РЖД» встали на лыжню.

«В плотном рабочем графике порой тяжело найти время на занятия спортом, — говорит бухгалтер ЧДОУ «Детский сад № 45 ОАО «РЖД» Елена Павлова. — И когда поступило предложение от нашего профактива вместо обеда совершить лыжную прогулку, мы с радостью откликнулись».

Протяженность маршрута составила 4 км вдоль лесных троп с чистым морозным воздухом. «Заряд бодрости и позитива, легкий перекус, отличное настроение стали наградой для участниц забега», — отметила инструктор по физической культуре, неосвобожденный председатель ППО детского сада № 45 Варвара Кукушкина.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 02

По горизонтали: Базилио. Щепа. Ледокол. Нега. Горб. Шведка. Томас. Лука. Нёбо. Индиго. Федот. Киви. Врун. Егерь. Лось. Питт. Скейт. Око. Файл. Пласт. Туш. Ухо. Имя. Козлов. Гнев. Пума. Ожог. Ланч. Литр. Ноль. Тело. Обед. Ксилит. Штат. Цаца. Коса.

По вертикали: Череповец. Балаганов. Задор. Люкс. Обливание. Осётр. Блокнот. Шкив. Днище. Авось. Улика. Гек. Рей. Столп. Сопло. Есаул. Титов. Сход. Танкист. Шиворот. Японец. Калька. Зонтик. Угода. Чело. Рота. Лис.

ИСТОРИЯ

Виноватым назначили портного

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Первую железную дорогу придумали англичане в 1820-х годах. Она быстро получила широкое признание, в том числе у преступного мира. Кражи в поездах случались регулярно, но ничего более серьезного долгое время не происходило.

Вечером 9 июля 1869 года Альфред Икин, машинист Северной Лондонской железной дороги, затормозил поезд, немного не доезжая до станции Хакни: около рельсов он увидел какой-то предмет, при ближайшем рассмотрении оказавшийся пожилым человеком с проломленной головой. Несчастного отнесли в ближайший паб и вызвали врача и полицию.

Примерно в то же время на станцию Хакни прибыл пассажирский поезд, где в одном из купе 1-го класса обнаружили следы преступления — кровь и разбитое стекло, а также бесхозные сумку, трость и бобровую шляпу.

Жертвой оказался банковский клерк Томас Бриггс, позже скончавшийся не приходя в сознание. На следующее утро газеты вышли с аршинными заголовками: «Вероломное нападение на спящего человека в купе 1-го класса»; «Первое убийство в истории железных дорог»; «Это может произойти с каждым»…

Общественность не на шутку заволновалась: убийство в вагоне 1-го класса, предназначенном для «добропорядочной» публики, могло быть совершено только кем-то из своих, что походило на посягательство на устои. В викторианской Англии классовость впитывалась с молоком матери. Рабочий или какой-то другой простолюдин, даже при наличии денег, просто бы не подумал взять билет не в свой класс. Тем более, что коридоры в вагонах 1-го класса отсутствовали по определению: в каждом купе имелся отдельный вход с перрона. В общем, от инспектора Ричарда Таннера, которому дело поручили, потребовали скорейших результатов.

Надо сказать, сыскную полицию в Англии организовали только в 1842-м, так что к моменту резонансного преступления английские правоохранители имели весьма скромный опыт работы. Химия и судебная медицина были в зачаточном состоянии, а дактилоскопию в сыскной практике применили впервые лишь в 1902-м.

Из реальных улик у полиции была лишь бобровая шляпа (Бриггс, по словам родственников, носил цилиндр). По всему Лондону развесили объявления, в которых всех, обладавших достоверными сведениями о владельце шляпы, приглашали в полицию. Вознаграждение обещали более чем солидное — 300 фунтов стерлингов (для сравнения, примерно пять годовых зарплат рабочего). Прошло время, и когда Таннер уже отчаялся, к нему явился кебмен Джонатан Мэтьюс, который вывел полицию на возможного владельца шляпы.

Немецкий иммигрант Франц Мюллер, якобы носивший искомую шляпу и работавший по необходимости портным, к тому времени в поисках лучшей жизни успел уплыть за океан, в Америку. Однако Таннер настиг его и там, а при обыске обнаружил цилиндр, похожий на цилиндр Бриггса, и золотые часы — тоже похожие на бриггсовские (по описанию родни). Улики спорные, но портного экстрадировали в Англию.

На суде же присяжные не приняли во внимание ни свидетельские показания знакомого Бриггса Томаса Ли, который видел, как с его приятелем в купе садились еще два человека. И подсудимый не был похож ни на одного, ни на другого. Ни хозяйки квартиры, где жила подруга Мюллера, которая в момент трагедии в поезде не только видела немца в совсем другом конце города и даже перекинулась с ним парой слов. Но когда выяснилось, что подруга Мюллера — проститутка, а Джонс содержит публичный дом, их показания проигнорировали.

Так что Франца Мюллера — имевшего алиби и свою вину ни в коем случае не признававшего — 14 ноября того же года повесили при огромном стечении зевак. Возможно, если бы на месте Ричарда Таннера оказался Эркюль Пуаро, результат был бы другой.

Интерьер вагона 1-го класса в викторианской Англии

СИГНАЛ
№ 03 (1075) 27 января — 2 февраля 2022 года

ИНИЦИАТИВА

Я вас привил так искренно, так нежно…

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

В соцсетях набирает популярность подборка стихов-подражаний знаменитым поэтам в исполнении железнодорожников. Видеоролик, автором которого стала правовой инспектор Владивостокского филиала Дорпрофжел на ДВЖД Инна Семина, собрал немалое количество голосов.

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ДВЖД

Роль Александра Сергеевича Пушкина примерил председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Уссурийск Евгений Борщев

Идея ролика, посвященного вакцинации, возникла случайно. «Мы хотели придумать что-то нескучное, и вдруг я встречаю информацию о том, как бы наши великие поэты агитировали за вакцинацию, — рассказывает Инна Семина. — Идею развили, решив снять ролик и включив в список авторов, кроме Александра Пушкина и Владимира Маяковского, Сергея Есенина, Анну Ахматову, Корнея Чуковского».

Исполнить роль поэтов пригласили председателей первичек крупных предприятий. Кстати, все они отлично подошли по типажу и с удовольствием примерили на себя образы, искали реквизит: что-то предоставил Театр молодежи, что-то находили у друзей-знакомых.

«Мы старались учитывать все нюансы, — рассказывает Инна. — Сюжет про Пушкина, например, начался с фортепьянной музыки, фрагментов знаменитых женских профилей на полях рукописей, изображенных поэтом. Постарались передать атмосферу тех лет в деталях, поэтому даже перо было настоящим. Председатель первички эксплуатационного вагонного депо Уссурийск Евгений Борщев прекрасно справился с перевоплощением. Весьма убедителен был и лидер ППО эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново Дмитрий Карцевич. Он смог передать силу и мощь Маяковского».

А специалист организационной и кадровой работы Владивостокского филиала Дорпрофжел Наталья Гринева пошла дальше всех по вживанию в образ. Она нашла документальные съемки Анны Ахматовой, чтобы «подсмотреть», как она читает свои стихи. Председатель ППО Владивостокского отряда ведомственной охраны Андрей Андронов убедил дополнить стихи Чуковского, и хоть нам пришлось переделывать их буквально на ходу, но они и образ поэта от этого только выиграли. Алексей Бойко, лидер первички Уссурийской дистанции пути, с чувством прочитал стихи Есенина.

По словам Инны Семиной, ролик — результат командной работы.

«Я даже вспомнила свое увлечение — в молодости писала стихи, которые печатали в газете «Тихоокеанский комсомолец», поэтому с удовольствием перефразировала строки великих поэтов, но без своих коллег-единомышленников вряд ли бы что-то получилось», — улыбается она. — Мы очень довольны результатом: ролик смотрят, пересматривают с удовольствием, просят у нас, чтобы разместить на предприятиях — на информационных табло».

Кстати, «за кадром» остались стихи Владимира Высоцкого, Леонида Филатова, Агнии Барто, хотя для их воплощения все было готово, но у профсоюзных активистов было мало времени. Так что стоит ждать вторую серию.

НУЖНА ПОМОЩЬ

Успеть спасти Веронику Белову

Срочно требуется материальная помощь машинисту электровоза эксплуатационного локомотивного депо Москва-Сортировочная-Рязанская Московской дирекции тяги Белову Олегу Михайловичу.

В его семье произошло несчастье — у дочери Вероники 2020 года рождения обнаружили редкое заболевание. Гистиоцитоз из клеток Лангерганса — быстропрогрессирующая разновидность рака, которую диагностируют в 1 случае на 1 млн детей.

Для возвращения девочки к полноценной жизни требуется дорогостоящая операция.

Уверены, что среди нас нет равнодушных и вместе мы сможем оказать необходимую поддержку.

ДЕНЕЖНЫЕ СРЕДСТВА МОЖНО ПЕРЕВЕСТИ:

- **по номеру телефона 8 910 676-88-73 Белова Мария Алексеевна (супруга);**
- **либо на карту Сбербанка 5469 1000 1450 4444**

Здоровое ухо для Димы Будко

Дима Будко — сын машиниста Калининградской дирекции тяги Максима Будко. Мальчик мечтает водить поезда. Но для его родителей самое главное — сохранить слух малыша.

У Димы отсутствует правое ухо и слуховой проход. На языке врачей: правосторонняя микротия III степени, артрезия слухового прохода справа, когнитивная тугоухость II степени.

Основная опасность данной патологии в том, что отсутствует бинауральный слух-эффект восприятия звука двумя ушами, благодаря которому мы понимаем, откуда именно идет звук, и ориентируемся в шумной обстановке. К тому же с возрастом слух будет ухудшаться в связи с тем, что кость будет твердеть.

Благодаря врачам клиники Global Hearing в США, появилась возможность обрести не только красивое ухо, но и полноценный слух.

Но с получением суммы счета надежды рушатся о реалии. Сумма операции неподъемная для родителей — 7,5 млн руб.

Любое посильное пожертвование приблизит Диму к воплощению мечты.

Сбор средств организован на фандрайзинговой платформе Благотворительного фонда «Почет»: *https://www.pochet.ru/charity/action/address/28940/*

ФОТОФАКТ

Не проиграв ни одной встречи, команда головного цеха эксплуатационного локомотивного депо Уфа Куйбышевской дирекции тяги вышла в чемпионы турнира Демского района Уфы по хоккею с шайбой «Кубок железнодорожника». Нынешний турнир — седьмой по счету, и третий победный для «Стальных крыльев». Организаторами спортивного мероприятия выступают любители хоккея и профсоюзная организация депо.

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: 25.01.2022 г. №