



Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 06 (1122)

16-22 февраля 2023 года

t.me/rosprofzhel_rzd



youtube.com/@user-rr3cf6gl2q



vk.com/rosprofzhel_main



rosprofzhel.ru



С первого дня работы

Фото Владислава Куликова



Начисление 100% «северных» надбавок с первого дня работы поможет удержать на Севере работающую молодежь

Инициатива

Минтруд РФ предлагает выплачивать «северные» надбавки в полном размере с первого дня работы некоторым категориям работников. Это работники федеральных государственных учреждений, научных и образовательных организаций высшего образования, молодые специалисты в возрасте до 35 лет, если они прожили в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях не менее пяти лет. С подобным предложением относительно молодежи уже не первый год выступает РОСПРОФЖЕЛ.

Так, в прошлом году профсоюз предлагал закрепить в Отраслевом соглашении по организациям железнодорожного транспорта норму об установлении работникам организаций в возрасте до 35 лет, работающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним мест-

ностях, процентную надбавку к зарплате в полном размере с первого дня трудоустройства независимо от того, сколько лет к началу работы они прожили в данном регионе.

Еще ранее, в 2017 году, с подачи РОСПРОФЖЕЛ в Положение о корпоративной оплате труда ОАО «РЖД» была внесена поправка, дающая начальнику железной дороги право устанавливать северные надбавки для молодых работников в полном размере с первого дня работы. Но при условии, что в субъекте РФ действует закон или иной нормативный местный документ, устанавливающий льготный порядок исчисления размера процентных надбавок молодым работникам.

С ее помощью, например, право на начисление процентной надбавки с первого дня работы, при условии проживания в районах Крайнего Севера не менее пяти лет, получили молодые железнодорожники Октябрьской дороги: мурман-

Справка

«Северными» называют процентные надбавки к зарплате за стаж работы в районах Крайнего Севера или приравненных к ним местностях. Чтобы их получить, надо проработать в этих регионах определенное время. Данное право (да и то не в полном объеме) наступает минимум через полгода работы, для получения 100% нужно несколько лет «северного» стажа (до пяти лет, в зависимости от категории работника и региона).

чане — в 2017 году, жители Республики Карелия — в 2019-м. Дорпрофжел на ОЖД добился тогда включения соответствующего пункта в Соглашение между правительством республики, Союзом организаций профсоюзов и региональным объединением работодателей.

А с 1 января этого года, опять же по инициативе профсоюза, в

систему начисления «северной» надбавки для молодежи этих регионов были внесены улучшающие изменения. Теперь железнодорожники до 30 лет получают процентную надбавку к зарплате с первого дня работы в полном размере независимо от стажа проживания в этих регионах.

Окончание на стр. 03

Проект Спешите зарегистрироваться

Светлана Иванова,
внеш. корр. «Сигнала»

Началась регистрация для участия в дистанционном формате в совместном корпоративном социальном проекте ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ «Как быть успешной и счастливой».

Принять участие в нем могут работники компании. Зарегистрироваться можно самостоятельно, заполнив форму, размещенную на главной странице портала женщиныржд.рф.

Проект направлен на улучшение качества жизни женщин, на расширение областей их интересов и компетенций. Участниц ждет шесть дней, наполненных событиями. Например, для них подготовлена тренинговая программа «Про сообщества». Участницы узнают, что такое сообщество, какой его жизненный цикл, как определить свою идеальную идентичность, какие правила и какая культура взаимодействия являются особенностями сообщества. Кстати, на сайте уже можно вступить в то или иное сообщество по интересам, в рамках которых дамы будут реализовывать свои мечты, цели и задумки при поддержке единомышленниц.

Также в программе лекции, мастер-классы, семинары по лидерству, психическому здоровью, семейным отношениям, личностному росту.

Регистрация на сайте будет закрыта автоматически при наборе необходимого количества участниц. 25 февраля 2023 г. состоится ознакомительная встреча с участницами в формате онлайн, с 10 по 12 марта и с 17 по 19 марта пройдет интенсивный обучающий онлайн-курс.

С 1 января 2023 года размер выплаты за травмы в быту по программе социальной поддержки членов профсоюза Дорпрофжел на ОЖД за каждый день временной нетрудоспособности увеличен до 120 руб.



Законопроект

Держите дистанцию

Ольга Прямыцина,
корр. «Сигнала»

Госдума приняла в первом чтении законопроект о совершенствовании процесса организации медицинских осмотров работников железнодорожного транспорта. В частности, он предполагает разрешить дистанционные медосмотры работников, обеспечивающих движение поездов.

Законопроект, если он будет принят, внесет изменения в федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации».

Их предлагается дополнить пунктами, допускающими проведение медицинских осмотров «с использованием медицинских изделий, обеспечивающих автоматизированную дистанционную передачу информации о состоянии здоровья работников и дистанционный контроль состояния их здоровья». При этом при проведении таких медицинских осмотров должна быть обеспечена идентификация личности работника, чтобы никто другой не мог пройти осмотр за него.

Также законопроект предполагает, что в случае проведения дистанционных медосмотров работник должен регулярно проверяться на наличие в организме наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов.

Как сказано в пояснительной записке к закону, в настоя-



Фото Владислава Куликова

щее время на железнодорожном транспорте существует проблема проведения медицинских осмотров работников перед и после работы на отдаленных станциях и на перегонах, где отсутствуют медицинские организации и нет возможности провести осмотры силами медицинских работников. ОАО «РЖД» в 2017–2021 годах реализовало пилотный проект по применению программно-аппаратных комплексов для проведения дистанционного контроля состояния здоровья работников локомотивных бригад. Его результаты демонстрируют, что это перспективное направление дальнейшего развития системы обеспечения безопасности движения поездов, в том числе на отдаленных станциях и при организации работы на перегонах.

«Сама идея мне нравится, конечно, было бы гораздо удобнее, если бы локомотивные бригады

могли проходить медицинский осмотр там же, где закрывают маршрут, а не ехать от места сдачи локомотива в основное депо. Локомотивная бригада, завершив поездку на станции Мегет или Ангарск, могла бы закрыть маршрут там, но для прохождения послерейсового осмотра должна ехать в Иркутск, а потом только направляться домой. Дистанционный послерейсовый осмотр позволит избежать этих лишних поездок. Но надо посмотреть, как эта идея будет реализована», — говорит председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Иркутск-Сортировочный Восточно-Сибирской дороги Александр Габралян.

Проведение медосмотра дистанционно позволит решить проблему излишних временных затрат (не берем в расчет физическую и моральную усталость локомотивных бригад) еще и с выгодой для работодателя и смежных дирекций, полагает

председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Октябрьск Куйбышевской дороги, председатель Совета председателей профсоюзных организаций тягового хозяйства Сергей Матросов.

«Прохождение медицинского осмотра должно входить в рабочее время. И если соблюдать букву закона, то получится, что локомотив работает не 12 часов на станции, как положено, а 11, и еще час уходит у бригады на прохождение медосмотра и дорогу от медпункта до локомотива, — поясняет он. — Дистанционный медосмотр поможет избежать этого. Плюс не будет повода для конфликта интересов, который возникает, когда «движенцам» нужно, чтобы локомотив работал на станции, а локомотивная бригада именно в это время едет проходить медосмотр».

В случае принятия закон вступит в силу с 1 июня 2023 года.

Решение

Обеды по графику

Ирина Токарева,
Дорпрофжел на СвЖД
Екатеринбург

В феврале вступили в силу изменения в Правила внутреннего трудового распорядка эксплуатационного вагонного депо Сургут, предусматривающие улучшение режима труда и отдыха осмотров-ремонтников вагонов.

Перерывы для отдыха и питания теперь входят в рабочее время благодаря вмешательству правового инспектора Сургутского филиала Дорпрофжел на СвЖД Дениса Конюхова. При проверке он установил, что не в каждую смену осмотровики-ремонтники имеют возможность пообедать и отдохнуть в отведенное для этого время.

«Работники в дневные и ночные смены систематически не имели возможности воспользоваться предоставленными перерывами для отдыха и питания. Расписание подачи поездов и производимой осмотровиками-ремонтниками работы по обслуживанию вагонов, строгий график и регламент работы по станции Сургут не позволяли прекратить работу и воспользоваться перерывом для отдыха и питания в соответствии с Правилами внутреннего трудового распорядка», — пояснил Денис Конюхов.

В адрес руководства депо правовой инспектор внес представление с требованием об изменении режима труда и отдыха осмотров-ремонтников и оплате времени работы в обеденные перерывы, которое было удовлетворено.

ФНПР

Все на конкурс

Елена Павлова,
корр. «Сигнала»

Работники профсоюзов страны могут посоревноваться за звание лучшего в профессиональном конкурсе «Профсоюзный Авангард», который ежегодно проводит газета «Солидарность». Заявки принимаются до 31 мая.

«Ежегодная профессиональная премия учреждена для поощрения представителей российских профсоюзов, внесших наибольший вклад в развитие профсоюзного движения страны в течение конкурсного года, — рассказывает заместитель председателя Федерации независимых профсоюзов России, главный редактор газеты «Солидарность» Александр Шершуков. — Премия вручается победителям (лауреатам) за деятельность, в результате которой значительно возросло влияние профсоюзного движения на усиление их организации. Отмечу, что события, действия или акции, имевшие место за пределами конкурсного года (с 10 ию-

ня 2022 года по 31 мая 2023-го), не будут рассматриваться».

Конкурс проводится по четырём номинациям: «Акция», «Лидер», «Новация» и «Знамя Солидарности». Для участия соискатели могут выбрать любую, критериям которой соответствует их деятельность.

«Акция» — премия за самое яркое профсоюзное событие года. Причем учитываться будет не только массовость проведенного профсоюзной организацией мероприятия, но и его общественный резонанс, практические результаты для профсоюзного движения.

«Лидер» — самый заметный профсоюзный лидер. Независимо от официальной должности и статуса номинанта оценивается его деятельность по укреплению профорганизации, профсоюза, всего движения в целом. Также будет учитываться личная позиция активиста, умение ее обосновывать, отстаивать и нести ответственность за ее претворение в действие.

«Новация» — использованное в профсоюзной работе новшество. Это может быть

эффективное мотивирование членства, способы выстраивания отношений с работодателем, создание новых пособий по профсоюзной работе, стратегия защиты членов профсоюза в различных ситуациях.

«Знамя Солидарности» — победа в этой номинации может быть присуждена за необычную протестную акцию, рекордное увеличение численности профсоюза, интересный и результативный пиар-ход и другие достижения в работе профорганизации. Если в предыдущих номинациях победители выбираются только из участников конкурса, приславших заявки, то «Знамя Солидарности» — выбор редакционной коллегии, не обусловленный присланными заявками.

Участвовать в конкурсе могут любые представители профсоюзных структур. В номинациях «Акция» и «Новация» могут быть заявлены как отдельные активисты, так и профорганизации. В номинации «Лидер» — только профактивисты (понятие «профактивист» относится и к профсоюзным работникам).

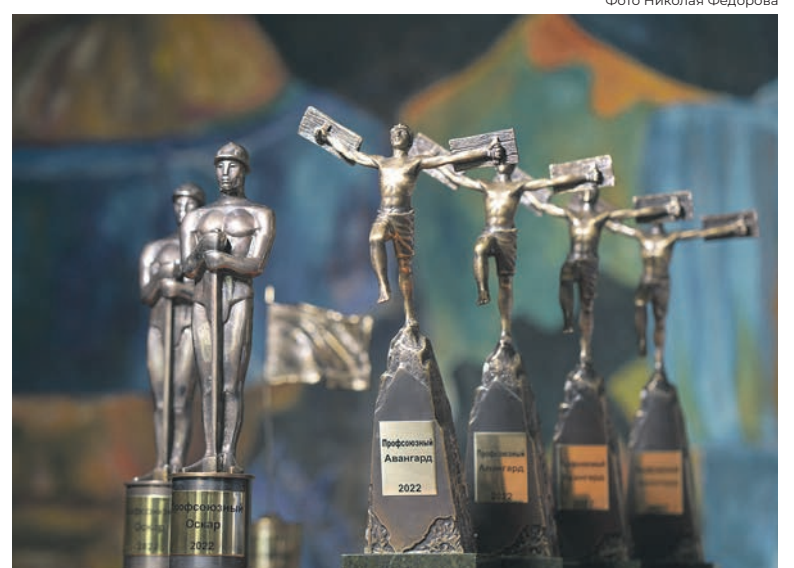


Фото Николая Федорова

«Соискателями могут быть и самовыдвиженцы, и номинанты, выдвинутые профструктурами. Однако в номинации «Лидер» самовыдвижение не допускается. Один и тот же соискатель не может быть выдвинут по двум и более номинациям одновременно. При наличии новых особо крупных достижений лауреату может быть присуждена премия во второй раз. Заявки с выдвижением соискателей представ-

ляются в редакцию газеты «Солидарность» через сайт и принимаются к рассмотрению при условии, что методические разработки, акции реализованы на практике», — разъясняет условия конкурса Александр Шершуков.

В каждой номинации может быть до трех победителей. Награждение пройдет 12–13 октября во время проведения Всероссийского интеллектуального форума «Профсоюзы. XXI век».



Инициатива

С первого дня работы

Окончание. Начало на стр. 01

В Красноярском крае схема выплаты «северных» надбавок также прописана в трехстороннем соглашении по регулированию социально-трудовых отношений между правительством, Федерацией профсоюзов и краевыми объединениями работодателей.

По документу, лицам в возрасте до 30 лет выплачивается процентная надбавка к зарплате в полном размере с первого дня работы в районах Крайнего Севера, приравненных к ним местностях и остальных районах Севера, где установлен районный коэффициент, если они прожили в этих районах не менее пяти лет.

Такая схема действует на большинстве предприятий полигона дороги, которые расположены в Красноярском крае.

Однако есть исключения. Так, например, молодым специалистам Строительно-монтажного треста № 13 — филиала АО «РЖД-строй» до 30 лет платят надбавку следующим образом: через полгода работы — 10%, год — 20%, полтора года — 30%.

«Конечно, хотелось бы, чтобы норма выплат «северных» была закреплена в федеральном зако-

нодательстве и распространялась на работников до 35 лет. Это исключило бы необходимость принимать решение на уровне регионов и унифицировало бы данную норму для всех молодых сотрудников», — считает главный специалист по социально-экономической защите Дорпрофжел на КрЖД Татьяна Сударева.

Однако документы, регулирующие выплаты «северных» молодежи, есть не во всех регионах, где есть железная дорога и которые относятся к Крайнему Северу и приравненным к ним местностям. Например, на полигоне Дальневосточной магистрали они приняты в Якутии, Хабаровском крае, Сахалинской и Амурской областях, Приморском крае, но нет в Еврейской автономной области. В Приморском крае, кстати, как пояснили в Дорпрофжел на ДВЖД, руководство дороги обратилось в ОАО «РЖД» и профсоюз с предложением о внесении изменений в Особенности оплаты труда работникам Дальневосточной магистрали в соответствии с законом края.

Такая же ситуация сложилась и на Красноярской, Восточно-Сибирской, Свердловской дорогах. В итоге получается, что молодые

железнодорожники одних регионов (при условии, что прожили там не менее пяти лет) получают надбавку с первого дня работы, а других — нет.

Кроме того, следует помнить, что льготный порядок начисления процентных надбавок к зарплате с первого дня работы действует в ОАО «РЖД», но не действует в большинстве других организаций, работники которых также являются членами РОСПРОФЖЕЛ.

«В нашем филиале два предприятия ООО «ЛокоТех-Сервис». Каких-то отдельных регламентирующих документов у филиала нет, руководство опирается на федеральные законы, — говорит руководитель Северобайкальского филиала Дорпрофжел на Восточно-Сибирской дороге Ирина Зорина. — Одно из сервисных локомотивных депо территориально расположено в Бурятии в городе Северобайкальск, а второе в Новой Чаре. Это уже Забайкальский край, где на региональном уровне принято решение о начислении выплат молодежи до 30 лет с первого дня работы. В этом заключается перекос в зарплате молодых работников Северобайкальска и Новой Чары: первым приходится

отрабатывать 2,5 года. Их зарплата увеличивается каждые полгода на 10% до достижения размера надбавки в 50%. Конечно, люди общаются друг с другом, и достаточно сложно объяснить, почему труд в одинаковых условиях оплачивается по-разному».

Новый проект распоряжения по выплатам готовится в АО «ФПК». По словам председателя ППО Восточно-Сибирского филиала ФПК Ирины Горбань, недавно ей на рассмотрение был направлен новый документ, касающийся северных надбавок.

«Члены профсоюза нашего филиала территориально расположены в четырех субъектах Федерации: Красноярский и Забайкальский края, Иркутская область и Республика Бурятия. И изменения в части выплаты надбавок с первого дня работы для молодежи планируются для всех регионов, кроме Бурятии. Считаю это несправедливым решением, ведь в Северобайкальском участке работают почти 500 человек и молодежи среди них достаточно. Хотелось бы единого подхода в данном вопросе. Это однозначно повлияет на текучесть кадров в лучшую сторону», — рассказала она.

По данным Росстата, в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях работают более **3 млн человек** (без учета малого бизнеса).

Министерство труда и социальной защиты РФ предлагает ввести новое правило: процентная надбавка к зарплате за стаж работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях должна будет выплачиваться в максимальном размере вне зависимости от стажа работы нескольким категориям работников. К ним относятся и работники из числа молодежи, если они прожили в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях не менее пяти лет. Если постановление будет принято, данная норма вступит в силу с 1 сентября 2023 года.

Ольга Прямыцына,
корр. «Сигнала»,
Елена Половинская,
Павел Греков,

Дорпрофжел на КрЖД, ВСЖД

Вопрос-ответ

Правовая консультация

Фото Владислава Куликова

На вопросы членов РОСПРОФЖЕЛ отвечают правовые инспекторы труда профсоюза. Редакция напоминает читателям, что наиболее полную и достоверную информацию, касающуюся прав и обязанностей работников, не стоит искать в соцсетях. Ее можно получить у специалистов профсоюза.

На что имеет право работник и каковы должны быть его действия, если он попал под сокращение штата незадолго до наступления пенсионного возраста?

— В зависимости от возраста работника и его стажа работы в компании ОАО «РЖД» возможны несколько вариантов предоставления гарантий в соответствии с действующим трудовым законодательством и коллективным договором.

При расторжении трудового договора в связи с сокращением работодатель обязан выплатить работнику:

- заработную плату за период работы перед увольнением, включая премии, надбавки и иные выплаты;
- денежную компенсацию за неиспользованные отпуска;
- выходное пособие в размере среднего месячного заработка;
- дополнительную компенсацию в размере среднего заработка пропорционально



времени до истечения срока предупреждения об увольнении, если работодатель увольняет работника с его согласия до истечения двухмесячного срока с момента предупреждения об увольнении;

- выплаты, предусмотренные колдоговором и Положением о выплате работникам ОАО «РЖД» единовременного вознаграждения за преданность компании.

Если причитающиеся работнику выплаты не выплачены в день увольнения или на следующий день после предъявления работником требования о расчете, работодатель обязан выпла-

тить их с уплатой процентов.

Также право получить от работодателя некоторые выплаты сохраняется у работника и после увольнения. Оно наступает в случае, если работник заболел в течение 30 календарных дней со дня увольнения — тогда он имеет право на оплату больничного. Если спустя месяц после увольнения работник не трудоустроился, он имеет право на получение среднемесячного заработка за второй месяц, а для работников Крайнего Севера и приравненных к нему местностей — также за третий месяц со дня увольнения. В исключительных случаях, в связи с социальной незащи-

щенностью уволенного работника, отсутствием у него средств к существованию, наличием нетрудоспособных иждивенцев и т.п., работнику выплачивается средний месячный заработок за третий месяц со дня увольнения (работникам районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей — средний месячный заработок последовательно за четвертый, пятый и шестой месяцы со дня увольнения).

Помимо этого работнику, который попал под сокращение численности или штата, при его согласии может быть назначена пенсия досрочно — на период до наступления возраста, дающего право на страховую пенсию по старости, в том числе назначаемую досрочно, но не ранее чем за два года до наступления соответствующего возраста.

Люция Новицкая,
главный правовой инспектор труда
Дорпрофжел на ОЖД

Кто имеет право на выход на пенсию по старости в 2023 году?

— В 2023 году никто из россиян не уйдет на заслуженный отдых, таковы условия переходного периода по повышению пенсионного возраста.

Напомним, что пенсионный возраст подняли в 2018 году. Для мужчин он теперь составляет 65 лет, для женщин — 60. Предыдущие 2019, 2020, 2021 и 2022 годы были переходным периодом,

когда пенсионный возраст повышали на полгода каждый год. Теперь же в соответствии с планами пенсионной реформы повышение возраста пойдет ускоренным темпом: каждые два года будут добавлять по одному году увеличения пенсионного возраста. Поэтому в 2023 году фактически не будет тех, кто подходит по возрасту для оформления пенсии. Они появятся только в следующем году. То есть на пенсию по достижении требуемого возраста будут оформлять только с 1 января 2024 года женщин 1966 года рождения (в 58 лет) и мужчин 1961 года рождения (в 63 года).

Соответственно, в 2025 и 2027 годах также никому не будет оформляться пенсия.

Исключение из этого правила только одно: оформление пенсии на льготных основаниях тем, кто работает на «вредных» производствах и заработал себе там необходимый стаж, «северянам» и другим льготным категориям. Чтобы точно знать время оформления своей трудовой пенсии, нужно обратиться в отделение Социального фонда РФ (с 1 января 2023 года он образован в результате слияния Пенсионного фонда РФ и Фонда социального страхования) по месту жительства.

Инна СЕМИНА,
правовой инспектор
Владивостокского филиала
Дорпрофжел на ДВЖД



Стратегия

Пути развития определяем сегодня

Ирина Павлова,
корр. «Сигнала»

Фото Владислава Куликова

РОСПРОФЖЕЛ пригласил своих коллег, представителей профессиональных союзов работников связи, автомобилистов и дорожников, авиаторов, водников, аграриев обсудить вопросы и задачи, стоящие сегодня перед профсоюзным движением, наметить пути их решения.

Время не ждет

Открывая совещание, председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногоаев, отметил, что экономическая ситуация сегодня стремительно меняется, профсоюзам предъявляются новые требования. Это цифровизация, автоматизация производственных процессов, демографический кризис. Отвечать на вызовы времени мы сможем, имея современные знания и навыки.

Участники сессии обсудили вопросы роботизации рабочих мест, защиту трудовых прав работников при нестандартных формах занятости (аутсорсинг, аутстаффинг, самозанятость, платформенная занятость) и отсутствие достаточной социальной защищенности при таких формах занятости.

РОСПРОФЖЕЛ поделился опытом с отраслевыми профсоюзами по вопросам вступления в профсоюз и перечисления взносов, автоматизации учета членства, рейтинговой оценки направлений деятельности, новых форм обучения профактива, развития программы лояльности.

На законодательном уровне

Одним из важнейших вопросов, поднятых участниками сессии, стал вопрос о необходимости совершенствования законодательства.

По мнению председателя профсоюза работников связи России, председателя Ассоциации профсоюза транспорта и связи России Анатолия Назейкина, многие проблемы могут быть решены, если на законодательном уровне закрепить реальное участие представителей работников в управлении предприятием. Это может стать эффективным инструментом оперативного реагирования на различные конфликтные ситуации. В настоящее время ведется подготовительная работа над предложениями по совершенствованию законодательства по этому вопросу.

С тем, что надо совершенствовать законодательство, согласна и заместитель председателя профессионального союза работников агропромышленного комплекса Галина Юрова. «... Мы считаем, что в развитие новых положений Конституции РФ необходимо разработать и принять федеральный

закон о социальном партнерстве, где определить профсоюзную организацию как единственную, которая имеет право подписывать коллективный договор от имени работников».

Берем курс на переговоры

Председатель Общероссийского профсоюза авиационных работников Валерий Селитринников отметил важность переговоров с работодателями. «На переговорах, — говорит он, — у нас идет конструктивный разговор. Мы отстаиваем интересы работников, работодатели — свои. Находим компромиссы, договариваемся».

«Раз мы ведем переговоры, — считает председатель Федерации профсоюзов Свердловской области Андрей Ветлужских, — то в каждом областном, муниципальном органе власти, на любом совещании, оперативке или собрании, где обсуждаются вопросы труда, должны быть представители профсоюзов». Также было предложено сформулировать актуальные задачи для профсоюзов на 2030–2045 годы, в том числе по вопросам цифровизации.

Когда торг не уместен

Сегодня технологии позволяют по-новому организовать производственный процесс, развиваются новые формы занятости — от индивидуального предпринимательства до самозанятых, идет процесс разобщения людей. И ча-

сто приходится слышать: «За что я плачу взносы в профсоюз? Что он мне дает?»

Уместен ли здесь торг? На этот вопрос ответил в своем выступлении председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Владимир Ломакин. «Профсоюз защищает того, кто трудится, — убежден он. — Вот пример. Сейчас вносится закон о том, что, применяя современные средства контроля за состоянием водителя, можно будет менять норму его рабочего времени, исходя из логики «если еще едет, то пусть едет». Таким образом из водителей станут «выжимать» максимум».

«Мне приходилось слышать вопрос об услугах, которые оказывает профсоюз за профсоюзные взносы, — продолжил дискуссию председатель профсоюза работников водного транспорта РФ Олег Яковенко. — Но мы не оказываем услуг, мы гарантируем социальную защиту, даем человеку чувство причастности, отстаиваем его интересы. Да, когда у человека все хорошо, может, наша помощь и не нужна, но будет ли так завтра? А мы всегда поможем, в случае конфликта с работодателем — поддержим. Человек, не вступивший в профсоюз, останется один в случае нарушения его прав и законных интересов. А у нас есть опыт и большие ресурсы, мы всегда выступаем на стороне члена профсоюза».

Участники

«Стратегической сессии»:

председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногоаев, председатель профсоюза работников связи России, председатель Ассоциации профсоюза транспорта и связи России Анатолий Назейкин, председатель Федерации профсоюзов Свердловской области Андрей Ветлужских, председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Владимир Ломакин, председатель Общероссийского профсоюза авиационных работников Валерий Селитринников, председатель профсоюза работников водного транспорта РФ Олег Яковенко, заместитель председателя профессионального союза работников агропромышленного комплекса Галина Юрова.

Также Олег Яковенко отметил, что, хотя за компьютеризацией будущее, надо иметь в виду и некоторые подводные камни. «Придет время, — рассуждает он, — когда автомобили станут беспилотными, а танкером, что находится у берегов Камчатки, оператор будет через спутник управлять. Люди все меньше и меньше станут находиться в коллективе. Вот вам и разобщенность. И как здесь каждому объяснить, что его защищает профсоюз? Надо сде-

лать так, чтобы членство в профсоюзе стало объективно необходимым — как для работника, так и для работодателя. Для этого нужно добиваться того, чтобы до каждого работника информация о конкретных делах профсоюзов».

В заключение участниками сессии были высказаны мнения об актуальности обсуждаемых тем и планах их проработки в формате круглых столов с участием более широкого круга профсоюзов.





Коллектив

Расширился и вырос межличностный конфликт

Портал Superjob провел исследование среди работающих граждан России на тему конфликтов. И выяснил, что россияне стали чаще ссориться на работе, по сравнению с периодом до пандемии COVID-19. «Сигнал» спросил у членов профсоюза, как у них обстоят дела в коллективе.

По данным опроса Superjob, за последние четыре года количество россиян, когда-либо ссорившихся с коллегами и с начальством, увеличилось вдвое. Причем поводом для конфликта могут стать как производственные вопросы, так и бытовые — сосуществование в условиях одного рабочего пространства, взгляды, личная жизнь, и так далее.

Профсоюзные работники других железных дорог отмечают, что, конечно, конфликтов в коллективе не избежать, и это закономерное следствие рабочего процесса, но нельзя сказать, что их стало больше.

«Есть эмоциональные коллеги, которые высказывают свою точку зрения не всегда в корректной форме. Мужчины, а это 85 % коллектива, ведут себя в таких ситуациях напористо. Свое несогласие проявляют легкой агрессией, — говорит председатель ППО Голутвинской дистанции пути Московской дороги Марина Воробьева. — Но они хорошо знают друг друга, и это не порождает взаимных обид, как правило, все вопросы решаемы. Это можно назвать мелкими размолвками, и отстаиванием своего личного мнения, дебатами, наконец, которые касаются как рабочих моментов, так и личных».

Председатель ППО Ярославской дирекции связи Юлия Кочуринна отмечает, что после изоляции и удаленки люди стали не конфликтнее, но требовательнее друг к другу. Стали замечать мелочи — помыл или не помыл руки, придя с улицы или перед едой, вымыл ли овощи перед тем, как порезать их на салат, насколько тщательно помыл тарелку после обеда. А уж если кто начинает чихать, сразу спрашивают, не повысилась ли у чихавшего температура, и советуют обратиться к врачу. Впрочем, ссор за этим не следует, все прекрасно понимают, что заботиться о здоровье нужно всем, а чистота — его залог.

Председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо им. Ильича Ирина Манахова на вопрос о конфликтах в коллективе первым делом говорит о разногласиях поколений. Признает, что эти разногласия, обусловленные разным мировоззрением и воспитанием поколений, случаются и в ее депо. Например, молодой сотрудник, не имеющий опыта работы, может вступить в конфликт, потому что не знает традиций



Фото из архива Владивостокского филиала Дорпрофжел на ДВЖД

Железнодорожники с удовольствием проводят время вместе и вне работы, так что конфликты если и бывают, то успешно разрешаются

коллектива, стиля руководства. Конечно, со временем они притираются в работе и следуют традициям коллектива.

Хорошая новость — каждый второй россиянин (49%) никогда не конфликтовал с коллегами.

Конечно, вне рамок проведенного по всем правилам социологического исследования сложно об этом говорить, но полученные «Сигналом» ответы косвенно подтверждают это. Многие респонденты сообщили, что и до

пандемии конфликтов в коллективах не было, нет их и после нее — люди просто рады, что снова видят друг друга.

«Никаких конфликтов не появилось. Напротив, люди очень обрадовались, что вернулись на ра-

боту. И если раньше мы разные мероприятия в основном проводили с подачи профсоюзной организации, то теперь люди сами собираются после работы бригадами чайку попить, поболтать, поделиться впечатлениями о проведенных выходных», — говорит председатель первичной профсоюзной организации Сольвычегодского регионального центра связи Ольга Зубарева.

«Во время пандемии, когда люди были на удаленке, все очень скучали по товарищам. И после возвращения к нормальной жизни просто очень обрадовались», — подтверждает и председатель ППО Нижегородской дистанции инфраструктуры Татьяна Гусева.

Если же конфликт случился, роль третейского судьи должны взять на себя руководитель, председатель профсоюзной организации или неформальный лидер коллектива, полагает председатель первичной профсоюзной организации дистанций инфраструктуры Сафоновского и Вяземского узлов Михаил Осташков.

«Важно перевести конфликт в конструктивное русло, это может быть и принципиальный спор, и дискуссия, и проговаривание ситуации, и выслушивание сторонами друг друга», — считает он.

Ольга Прямыцына,
Ирина Павлова,
корр. «Сигнала»,
Павел Мирошников,
Дорпрофжел на МЖД





Бегом за позитивом

Клуб

Елена ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Бежит по Брянску группа улыбающихся ребят в ярких футболках, останавливается и эффектно, под музыку делает растяжку. Прохожие восторгаются, снимают их на телефоны. Видимо, думают, что молодежь проводит очередной позитивный флэшмоб. На самом же деле это обычная пробежка участников бегового клуба Seven Run Club, объединяющего железнодорожников — любителей бега Брянского региона МЖД.

«У нас в городе много улиц и парков, подходящих для пробежек на длинные дистанции, — рассказывает участник бегового клуба Максим Мамонов, работник Брянск-Льговской дистанции пути. — Когда бегаешь один, тебе иногда помашут рукой или поднимут большой палец вверх. Но когда мы занимаемся группой, то очень сильно выделяемся на фоне прохожих и остальных отдыхающих горожан, — на нас все обращают внимание, поскольку в



Фото бегового клуба

Брянском регионе бег пока только делает первые шаги в сторону массового увлечения. А наш типичный «железнодорожный» бегун — это активный, позитивный и целеустремленный человек, одетый в технологичную экипировку, с трекером в виде телефона на плече или часами».

Но в клуб железнодорожники региона ходят, конечно же, не ради внимания окружающих. Те, кто уже не первый год наматывает километры по городу, объединились ради совместных пробежек и поездок на соревнования. И, как от-

метил один из основателей Seven Run Club — председатель совета молодежи Брянского региона, технолог моторвагонного депо Брянск-1 Евгений Офицеров, наличие бегового сообщества дает ребятам возможность для создания особой среды и обмена опытом в дальнейшем.

А идея такого объединения бегунов принадлежит заместителю начальника МЖД по Брянскому территориальному управлению Марату Шайдуллину. Поддержали ее и в Брянском региональном обособленном подразделении

Дорпрофжел на МЖД.

Seven (семь по-английски) в названии клуба означает «седьмой регион МЖД». Его участниками стали члены молодежного совета Брянского регионального обособленного подразделения Дорпрофжел и региона МЖД. Каждый из атлетов стал обладателем футболки. Ее цветовая гамма, надписи, картинка и эмблемы характеризуют напор, стремительность, достижение больших результатов и побед.

Первую пробежку ребята провели в августе прошлого года. С тех пор они собираются 1–2 раза в неделю и вместе бегают. Группа набирается в 10–15 человек.

«Бег дает мне хорошую возможность отвлечься от работы и повседневных проблем, поддерживает здоровый дух», — сказал Евгений Офицеров.

В клубе имеется «условный» тренер — наиболее опытный бегун — начальник производственно-технического отдела моторвагонного депо Брянск-1 Владимир Тамулевич.

Ребята выезжают и на соревнования — как на железнодорожные, так и на городские. Достижением они считают участие в московском полумарафоне трех сво-

их коллег: всего за полгода к нему смогли с нуля подготовиться и пробежать 21 км бухгалтеры Брянского территориального общего центра обслуживания — филиала АО «Желдоручет» Олеся Кисленко и Елена Яковенко, а также инженер-теплотехник моторвагонного депо Брянск-1 Вадим Война.

«Вадим Война раньше не бегал, хотя всегда хотел. Но в его окружении не было желающих составить ему компанию. Увидев в соцсетях объявление о том, что организован беговой клуб, он пришел к нам. Увидел, что у нас есть более подготовленные бегуны, и эти люди стали для него неким маяком, стимулом. И через полгода регулярных занятий Вадим пробежал полумарафон», — рассказывает о коллеге Евгений Офицеров.

Двери бегового сообщества открыты для железнодорожников и не только. «У нас занимаются только железнодорожники, но мы не против, если к нам примкнут и горожане. Seven Run Club принимает любого, кто хочет заниматься спортом и развиваться. Нужно просто надеть кроссовки, взять с собой хорошее настроение и прийти на пробежку», — говорит Евгений Офицеров.

Ход королем

Хобби

Елена Павлова,
корр. «Сигнала»

Осмотрщик-ремонтник эксплуатационного вагонного депо Тула Евгений Латышев безвозмездно учит детей железнодорожников играть в шахматы. Организовать собственный кружок ему помогло РКСО «Локомотив», а Дорпрофжел на МЖД — с закупкой инвентаря.

«Фраза «Талантливый человек талантлив во всем» довольно избитая, но в характеристике Евгения Латышева она весьма уместна, — рассказывает председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Тула Ирина Абакумова. — Он активный член профсоюза, входит в молодежный совет депо. Никогда не пройдет мимо чужой беды, всегда готов оказать помощь. Евгений не умеет быть равнодушным и просто любит дарить добро».

Так, давнее увлечение Евгения шахматами привело его в волонтерское движение депо «Рука помощи». Когда его попросили провести в качестве волонтера один урок с детишками из железнодорожного детского сада, он согласился. «Когда-то я учил играть в шахматы младшего брата, поэтому мне было легко», — говорит Евгений Латышев.

Урок понравился не только малышне, но и самому Евгению.

И он решил заниматься с детьми на постоянной основе.

Организованный им кружок «Шахматы 4+» располагается в спортзале локомотивного депо Орел. «Мне выделили помещение и благодаря «Локомотиву» и Дорпрофжел закупили столы, стулья, шахматы, часы. И теперь там занимаются дети железнодорожников», — рассказывает Евгений.

Посредством шахмат Латышев помогает деткам развивать умственные способности, что способствуют гармоничному развитию личности. А еще Евгений занимается шахматами с детьми с тяжелыми нарушениями речи из специализированной школы-интерната города Орла. Он учит их ориентироваться на шахматной доске, решать простые задания. Закрепляет названия шахматных фигур и правила их движения. Эти занятия развивают у особенных детей память, внимание и мышление. Желание правильно назвать шахматные термины активизирует попытки правильного произношения звуков русского языка, что особенно важно для детей с тяжелыми нарушениями речи.

«Чтобы быть хорошим тренером, надо в первую очередь быть психологом, суметь подобрать индивидуальный подход к ребенку, раскрыть его потенциал и творческие способности. И Евгению это удастся», — считает Ирина Абакумова.

Играть в шахматы Евгений Латышев начал в раннем дет-

ском возрасте — его научил отец. Став первоклассником, он стал посещать школьную шахматную студию. «Моим первым тренером стал Игорь Анатольевич Звягинцев. Именно он привил мне любовь к шахматам. Мы выступали на соревнованиях от школы, представляли свой город на областных соревнованиях и всю Орловскую область на всероссийских».

С возрастом шахматы ушли на второй план. В юности Латышев увлекся боксом, потом был занят учебой — сначала в Орловском железнодорожном техникуме, а затем и в институте, который окончил по специальности «автоматика и телемеханика, связь на железнодорожном транспорте».

Шахматы были забыты лет на 10, а то и больше.

«В 2011 году я пришел на железнодорожную дорогу. Более 10 лет отработал по специальности — электромехаником в Орловской дистанции сигнализации, централизации и блокировки. А в ВЧДЭ Тула перевелся полгода назад. Живу в Орле», — рассказывает о себе Евгений Латышев.

В 2017 году Московская дорога проводила шахматный турнир. У Евгения спросили: «Умеешь играть? Выступишь?» Он согласился. Результаты были приличные, что и дало толчок желанию вновь заняться шахматами, участвовать в соревнованиях.

Сейчас Евгению 30 лет. Он многократный призер различных



Фото из личного архива Евгения Латышева

соревнований по шахматам. Из свежих соревнований — 5 февраля 2023 года он успешно выступил в IV Онлайн-кубке ОАО «РЖД» по шахматам. Среди 277 участников со всей сети дорог Евгений в личном зачете занял 5-е место, а среди коллег с Московской дороги — 1-е.

На своей дороге Латышев постоянно в призерах. Команда Орловско-Курского региона, состоящая из четырех человек, в последние два года стабильно занимает первые места в общекомандных соревнованиях Московской дороги.

«Мне нравится общение в кругу шахматистов. И на работе участие в соревнованиях поощряют. Шахматы для меня больше, чем хобби: это отдельный пласт

жизни. Я считаю, что у любого мужчины должно быть хобби, без него прожить сложно. Если его нет, то что остается — рутина?»

Впереди у Евгения Латышева командные соревнования среди работников Московской дороги. Молодежь готова побороться за призовое место в этих соревнованиях. «Конечно, мы хотим занять первые места, потому что соревнования отборочные, — финал пройдет на Байкале, где мы очень хотим побывать», — признается Евгений Латышев.

«Победы и достижения наших спортсменов всегда вызывают чувство гордости и признательности этим, несомненно, талантливым, упорным, с негнбимой силой воли ребятам», — говорит Ирина Абакумова.

Реконструкция

Чтобы помнили

Олег Гельвиг,
Дорпрофжел на ОЖД
Санкт-Петербург

На Финляндском вокзале Санкт-Петербурга 7 февраля состоялась театрализованная реконструкция прибытия в Ленинград первого поезда после прорыва блокады.

Временный участок длиной 33 км на узкой полосе у самой линии фронта был построен за 17



с 800 тоннами сливочного масла прибыл на полуразрушенный Финляндский вокзал. До того момента железнодорожного сообщения с Большой землей не было полтора года. Первопроходцем стала лучшая бригада паровоза ЭУ708-64 депо Волховстрой.

Каждый рейс по линии Шлиссельбург — Поляны приравнивался к подвигу. Медалью «За оборону Ленинграда» были награждены 15 тыс. железнодорожников.

дней (при том, что в мирное время для таких работ потребовалось бы не менее года), и всего через три недели после прорыва блокады 7 февраля в 12:10 первый поезд

Составил Алексей Пискунов



Ответы на сканворд, опубликованный в № 05

По горизонтали: Обыск. Голыш. Узник. Конус. Маломерок. Обдур. Сани. Ришар. Сын. Азиат. Рожа. Тотем. Налим. Мячик. Таз. Гага. Дадон. Нарост. Кир. Вода. Вассал. Пук. Яблоко. Корт. Туника. Пик. Виссарион. Роба. Пот. Ирокез. Наладчик. Конь.

По вертикали: Содом. Выгул. Бизнес. Слипоны. Назарет. Сом. Обезьяна. Буратино. Расклад. Киноман. Виток. Рома. Пан. Ага. Иго. Столб. Дракон. Новикова. Раскраска. Свая. Капот. Укупник. Игрок. Папа. Ирод. Китч. Мазь. Око. Бен.

История

Зигзаги судьбы

Валерий Брок,
внеш. корр. «Сигнала»

История многих железных дорог часто напоминает биографии людей своей прихотливостью и — иногда — непредсказуемостью: кто-то успешен от рождения, а у кого-то жизнь сразу не заладилась.

...Дебаты о том, где пройдет Вологодско-Вятская железная дорога, длились очень долго и, как это часто случалось, со взятками, ссорами и скандалами между правительством, купцами, фабрикантами и помещиками — хозяевами земель и торговли. Предлагались два варианта прокладки линии: сегодняшний — через Буй, Галич, Шарью — и другой, северный, — через Кологрив, который в ту пору был видным крепким городом Костромской губернии. Население Кологрива составляло 2364 человека. И хоть стоял он в лесной глуши, имел больницу, аптеку, присутственные места, телеграф, телефон и даже синаматограф и театр.

Кологривские купцы, в основном торговавшие лесом, были богаты, строили себе каменные дома, ни один из которых не был похож на другой, — они сохранились и сегодня. Даже улицы в Кологриве планировали и называли на манер петербургских: есть тут и Загородный проспект, и линии, как на Васильевском острове. Так что Кологрив по праву претендовал на роль железнодорожной столицы, да и путь через него из Вологды на Вятку оказался бы значительно ближе, чем через Галич.

Настоящее сражение между земством, купечеством и высшими властями длилось вплоть до 1895 года, пока крупный помещик Сипягин, заинтересованный в поставках леса на строительство дороги, не разрубил этот гордиев узел, радикально увеличив финансовые вложения в карманы подрядчиков — проще говоря, взятки. Трассу проложили все-таки через Буй, а кологрировский лес на его строительство сплавляли по Унже — с давних пор знаменитой сплавной реке.

Между тем кологривский купец Гавриил Макаров, побывав в Эстонии, увидел там рыцарский замок и пожелал, чтобы у него в Кологриве был такой же. Заказ-

ли проект замка известному архитектору Ивану Рербергу. Однако строить в том месте, которое выбрал купец на Загородном проспекте, не разрешили из-за состояния грунта — болото. И тогда Макаров сказал: «Если пройдет железная дорога через Кологрив, отдам этот дом под вокзал».

Слово купеческое значило больше любых бумаг и печатей: болото осушили, дом выстроили, да только вот «чугунка» стороной прошла и поездов новый «вокзал» так и не увидел. Всего и осталось железнодорожного, что этот своеобразный замок с двумя башенками и шпилем, действительно чем-то напоминающий вокзал. В 1925-м здание стало краеведческим музеем, причем известным далеко за пределами Кологива.

Кстати, «кологивский прецедент» отклонения трассы дороги от планировавшейся — далеко не первый в российской истории: Пермь-Котласская железная дорога в конце XIX века должна была пройти через Лальск — городок на севере Вятской земли. Маленький Лальск с населением чуть меньше тысячи человек сонным царством называть было нельзя. Больше половины народа там работало на писчебумажных фабриках Сумкина, на которых выделяли продукции общим объемом до 30 тыс. руб. серебром. Фабриканты строили жилье, организовали больницу, четырехклассное училище, библиотеку и другие социальные объекты. Словом, таким работодателям доверяли абсолютно, и когда слухи о постройке через Лальск железной дороги остались слухами — возражать никто не стал. Ведь хозяевам виднее, рядом река — надежная транспортная артерия, и никакие новации не нужны. Железная дорога прошла в тридцати километрах от Лальска, и город постепенно захирел.

Прямо противоположный случай произошел в 1897 году в Америке, в Техасе. Строившаяся там железная дорога прошла на 20 км севернее от планировавшейся линии трассы — к большому расстройству местных жителей. Впрочем, последние не растерялись: сколотили из дерева колеса и, поставив на них все деревенские постройки, перевезли их к только что построенным рельсам.



Кологрив. Дом Макарова, который купец планировал отдать под вокзал



На открытом стадионе Дворца спорта «Молодежный» в городе Куровское Московской области прошли лыжные соревнования среди работников Московско-Курского региона



На Восточно-Сибирской железной дороге состоялось открытие комплексной спартакиады первичных профсоюзных организаций регионального отдела Дорпрофжел и профгрупп Управления ВСЖД



В шестой раз прошел турнир по мини-футболу среди локомотивных депо Владивостокского территориального управления. На этот раз к участникам турнира присоединилась команда Сибирцевской дистанции пути



В Доме спорта на ГЖД прошли соревнования «Веселые старты», организованные РФСО «Локомотив» и Дорпрофжел на ГЖД. В них приняли участие больше 160 детей железнодорожников



Главный инженер станции Санкт-Петербург-Финляндский Октябрьской дирекции управления движением Никита Никитин стал чемпионом России по джиу-джитсу



Столетний день рождения отметила ветеран локомотивного депо Пенза III Анна Яковлевна Терехина. Юбилера тепло поздравили представители профсоюзной организации предприятия, советов ветеранов и молодежи

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.

Адрес: 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д. 24
Телефон: (499) 262-17-66
Интернет: <http://rosprofzhel.ru>
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru; pyamitsynaOV@rpzt.ru
E-mail: volkovamn@ckrpgt.org.rzd

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Краснодаре, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.

Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, д. 38
Тел: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
http://www.redstarph.ru; E-mail: kr_zvezda@mail.ru
При перепечатке ссылка на «СИГНАЛ» обязательна.
Выходит 48 номеров в год. Общий тираж: 82 052 экз.
Номер подписан: 14.02.2023. Номер заказа: 0460-2023