Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 35 (931)
11—17 ОКТЯБРЯ
2018 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

СИТУАЦИЯ

Персонал оставили в покое

Не все региональные дирекции по управлению терминально-складским комплексом справились с планом производительности труда

Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом отменила телеграфное указание о переводе части персонала отдельных региональных дирекций на 0,75 ставки.

Напомним, в телеграмме за подписью руководителя дирекции Алексея Бельского было предписано начальникам региональных дирекций (ДМ) — Октябрьской, Московской, Горьковской, Северной, Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Куйбышевской, Западно-Сибирской — дать предложения по переводу части персонала на 0,75 ставки. И связывалось это с необходимостью выполнения задания по росту производительности труда.

ЦИФРА

За 8 месяцев этого года объем грузопереработки в ЦМ к плану составил 96,6%, производительность труда — 97,4%.

«Это противоречит и позиции РОСПРОФЖЕЛ, и поручению генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозерова о том, что рост производительности труда в компании должен обеспечиваться за счет внедрения новой техники, изменения технологии, улучшения организации труда», — отметил председатель профсоюза Николай Никифоров.

Профсоюз напомнил об этом руководителю филиала. И указание отменили, дирекциям поручили разработать мероприятия по росту производительности труда с учетом полной загрузки персонала и за счет дополнительного объема грузопереработки.

«Отмена этого распоряжения дает нам время для поиска выхода из ситуации без излишней напряженности в коллективе, которая могла привести к оттоку профессиональных кадров», — рассказала «Сигналу» председатель ППО Юго-Восточной ДМ Надежда Антонова. А ведь напряжение среди работников возникло быстро. Как только в дирекции узнали о переводе работников на 0,75 тарифной ставки, в коллективе начались волнения.

Председатель ППО совместно с руководителем дирекции по факту возникшей ситуации встретились с коллективом. На собраниях звучали эмоциональные выступления по поводу снижения зарплаты. Недоумение вызвало и то, что результат выполнения задания по росту производительности труда было решено возложить на плечи рядовых работников, которые не ответственны за объемные показатели и загрузку предприятия.

Как рассказал председатель ППО Куйбышевской ДМ Дмитрий Усков, сегодня в дирекции завершают разработку программы повышения производительности труда. Делать это будут за счет внедрения новой техники, совершенствования технологии, улучшения организации труда и привлечения дополнительного объема грузопереработки. «Предполагается, что штат работников будет загружен в полном объеме. При принятии решения будет принято во внимание мнение выборного профсоюзного органа», — отметил он.

Подобные ситуации, когда работодатель пытается решить вопрос роста производительности труда за счет оптимизации заработной платы или штатной численности персонала, периодически возникают. Профсоюз старается вмешаться в ситуацию и не допустить ухудшения положения работников.

Так, например, в прошлом году на ряде предприятий Восточно-Сибирской дороги в целях экономии фонда оплаты труда ввели технологические перерывы.

Окончание на 6 стр.

ДЕТИ — ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ СТР. 2

ПОМОЩЬ ВСЕМ, А НЕ НЕКОТОРЫМ СТР. 3

АНДРЕЙ ОВЧИННИКОВ ПУСТЫХ ОБЕЩАНИЙ НЕ ДАЕТ СТР. 6

ВОКРУГ СВЕТА ЗА ЧАШКОЙ ЧАЯ СТР. 7

НОВОСТИ

В ПРАВЛЕНИИ НОВЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

В ОО РФСО «Локомотив» прошла отчетно-выборная конференция. Новым председателем правления избран советник генерального директора компании «РЖД» Юрий Нагорный, председателем ОО РФСО «Локомотив» — Илья Вдовин.

СОХРАНИТЬ ДЕЙСТВУЮЩИЕ ГАРАНТИИ

В компании «Вагонреммаш» начались переговоры по заключению нового коллективного договора на 2019 год.

Профсоюзный проект документа разработан и направлен работодателю.

Новый коллективный договор будет единым для Воронежского и Тамбовского заводов и для управляющей структуры. В нем предполагается сохранить все действующие гарантии и льготы работникам, членам их семей и неработающим пенсионерам.

ЛУЧШИЙ ПРОЕКТ — У МАКСИМА

Проект представителя команды Владивостокского филиала Дорпрофжел на ДВЖД машиниста-инструктора, члена профсоюзного комитета депо Смоляниново Максима Савостина был признан лучшим в рамках Приморского молодежного профсоюзного форума «Путь в будущее».

Четыре дня 120 участников форума изучали балансовую стоимость человеческого капитала работника и способы ее увеличения, методы продвижения интересов профорганизаций с помощью современных PR-технологий и разрабатывали свои собственные профсоюзные проекты.

В награду за победу Максим Савостин получил сертификат на обучение в московской Академии труда и социальных отношений в Учебно-методическом центре Федерации профсоюзов Приморского края.

РЕШЕНИЕ

Дети — за безопасность

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрЖД
КРАСНОЯРСК

Абаканские школьники займутся профилактикой детского травматизма на железной дороге.

ФОТО АВТОРА

Ученики абаканской школы № 30 стали юными помощниками технической инспекции Дорпрофжел и транспортной полиции в Абакане, которые работают над совместным проектом по предупреждению детского травматизма на железной дороге.

В отряд особого назначения посвятили целый класс. «Мы будем рассказывать о том, что нельзя переходить железную дорогу в неположенном месте», — уточнил участник отряда Данила Ведерников.

Кроме того, каждую четверть ребята будут выпускать стенгазету и школьную газету с освещением вопросов безопасности на железнодорожном транспорте, участвовать в тематических конкурсах, викторинах и экскурсиях, организуют «уголок безопасности».

Планируется, что отряд будет работать как в своей школе, так и в других.

Впрочем, план школьных мероприятий рассчитан на целый учебный год и охватывает не только учащихся. Так, с преподавателями и классными руководителями проведут обучающие семинары, с родителями — беседы на общешкольных собраниях.

«На Красноярской магистрали только в этом году травмировано пятеро детей. Из них двое попали под поезд, трое — под высокое напряжение. Именно поэтому мы создали такой проект, где школьники будут доносить до своих сверстников информацию о повышенной опасности железной дороги, необходимости соблюдения правил поведения», — рассказывает технический инспектор труда Дорпрофжел Алексей Стельмашенко.

АКЦИЯ

Нашли поддержку на фестивале

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,
Дорпрофжел на ЗСЖД
НОВОСИБИРСК

Профсоюзная молодежь Кузбасского региона Западно–Сибирской дороги организовала голосование за инициативу РОСПРОФЖЕЛ в поддержку молодежи Севера во время областного туристического фестиваля «Сибирский квест – 2018».

Мероприятие собрало более 150 человек, объединенных в 22 команды со всего Кузбасского региона. Участниками фестиваля стали сборные университетов и работающая молодежь крупных предприятий Кемеровской области.

Туристические испытания, содержащие элементы пешего и горного туризма, включали в себя умение вязать узлы, оказывать помощь пострадавшему, собирать носилки из подручных средств.

Творческая конкурсная часть фестиваля напомнила участникам о прелестях походной жизни — песнях под гитару и приготовлении обеда на костре.

В результате кузбасские железнодорожники, представлявшие на фестивале компанию «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ, заняли первое и третье места при прохождении спортивно–туристической полосы, второе место в конкурсе фотокорреспондентов «Природа Кузбасса», стали победителями конкурса «Походная кухня», лидерами в представлении командной «визитки».

«В ходе дружеского соперничества и общения на общественные и социальные темы с молодыми работниками разных областных предприятий мы с командой постарались максимально заинтересовать ребят перспективами голосования за инициативу РОСПРОФЖЕЛ на РОИ», — рассказала председатель молодежного совета Кузбасского подразделения Дорпрофжел, электромонтер тяговой подстанции Кемеровской дистанции электроснабжения Анастасия Перкова. — Мы не сомневались, что найдем поддержку».

ДЕПО

ФОТО АВТОРА

Приятно отобедать

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

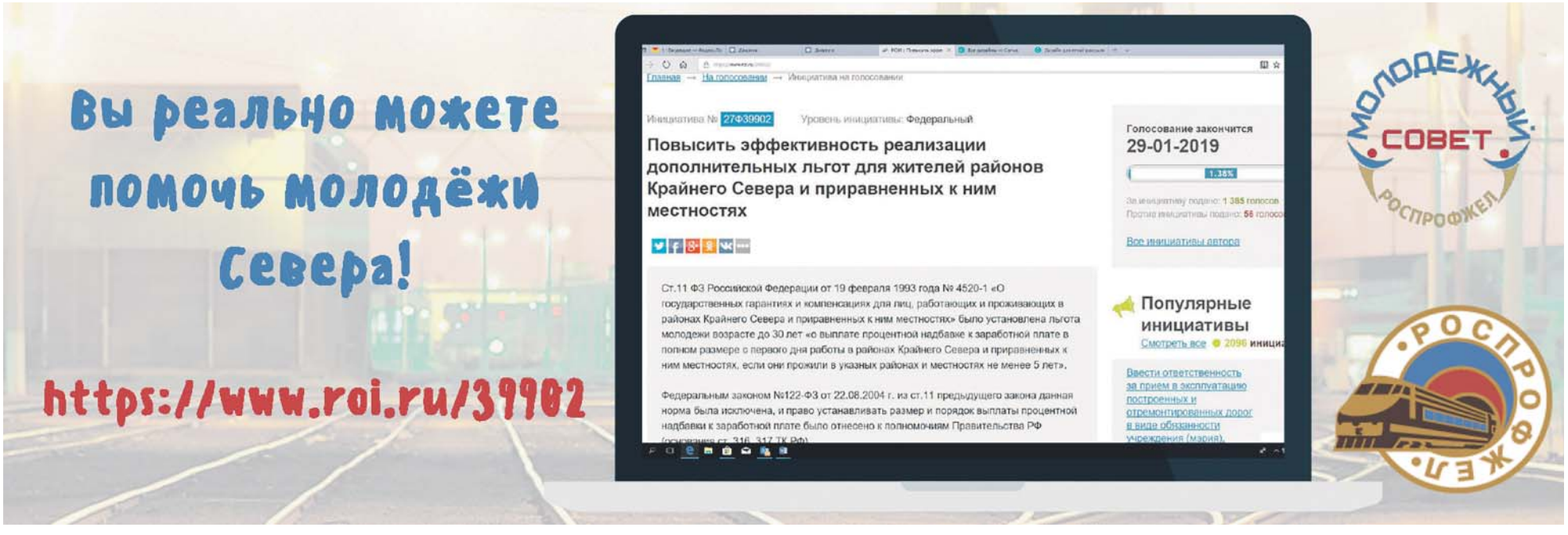
В буфете пункта технического осмотра эксплуатационного локомотивного депо Оренбург теперь многолюдно. Здесь можно поесть в комфортных условиях или же купить что–то из продуктов, отправляясь на смену.

«Почти два года мы бились, чтобы администрация привела в порядок помещение буфета. Раньше здесь даже горячей воды не было, отсутствовали полотенца и электросушилка для рук. А летом вообще невозможно было находиться из–за отсутствия системы вентиляции и кондиционирования воздуха. И уж конечно, ни о каком эстетическом виде говорить не приходилось», — рассказал председатель ППО депо Сергей Скоробогатых.

Технический инспектор труда Оренбургского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД Анатолий Синенко провел проверку и выдал представление руководителю предприятия об устранении нарушений условий быта. Но вопрос долго не решался из–за отсутствия финансирования. Впрочем, помещение все же отремонтировали, установили кондиционер, новые столы и стулья, сушилку для рук. Работники депо с удовольствием посещают буфет и благодарят профсоюз за помощь.

ФОТОФАКТ

«Шаг в ZaVтра» прошел в учебном центре Дорпрофжел на Восточно–Сибирской дороге. Участниками стали 300 первокурсников Иркутского государственного университета путей сообщения. В этот день ребята познакомились с профсоюзным активом Иркутского филиала Дорпрофжел, участвовали в заседании круглого стола, тренингах и играх на командообразование. Важной частью мероприятия стал прием первокурсников в профсоюз.



СИТУАЦИЯ

Помощь всем, а не некоторым

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Дорпрофжел на СвЖД предложил руководству магистрали внести изменения в положение «О порядке оказания материальной помощи работникам Свердловской железной дороги при уходе в ежегодный оплачиваемый отпуск» и выплачивать материальную помощь всем работникам дороги, а не отдельным категориям трудящихся.

Поводом стали жалобы о не предоставлении материальной помощи при уходе в отпуск.

Как рассказала главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на СвЖД Наталья Богданова, в филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД» размер выплат материальной помощи к отпуску и категории работников, которым она выплачивается, решены поразному. Так, распоряжением ОАО «РЖД» установлено, что матпомощь к отпуску выплачивается всем работникам аппарата управления компании, ее размер определяется в трудовом договоре. В Свердловской дирекции тяги размер зависит от категории работников и их нуждаемости в социальной поддержке. Так, 80% месячной тарифной ставки получают рабочие и служащие с 1 по 3 разряды оплаты труда, а одиноким матерям и отцам, многодетным работникам и воспитывающим детей–инвалидов положено до 60%.

В Свердловской дирекции управления движением материальную помощь к отпуску — 10% оклада — получают все работники за исключением руководителей с фиксированной заработной платой. В дирекции по ремонту тягового подвижного состава — все в размере половины месячной тарифной ставки. В дирекции инфраструктуры — рабочие, служащие, специалисты, руководители, за исключением руководителей с фиксированной зарплатой, в размере 5% от месячной тарифной ставки. Аналогичным образом решен вопрос в большинстве региональных дирекций.

По словам Натальи Богдановой, работники магистрали, в частности, специалисты и руководители, поставлены не в равные условия с сотрудниками иных подразделений ОАО «РЖД». Так, приказом от 27.02.2017 года № СВЕРД-73 «О порядке оказания материальной помощи работникам Свердловской железной дороги при уходе в ежегодный оплачиваемый отпуск» определено, что помощь оказывается только рабочим и служащим и составляет 20% от месячной тарифной ставки.

Поэтому Дорпрофжел на СвЖД направил в адрес заместителя начальника железной дороги по экономике, финансам и корпоративной координации Ивану Колесникову и заместителю начальника железной дороги по кадрам и социальным вопросам Дмитрию Романенко письмо. В нем профсоюз просит руководство дороги рассмотреть возможность предоставления материальной помощи к отпуску всем работникам железной дороги, а также установить повышенный размер одиноким матерям и отцам, многодетным работникам и железнодорожникам, воспитывающим детей–инвалидов.

«Экспертам нужно рассмотреть финансовые возможности и сформировать позицию, — сообщил председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гаращенко. — Мы инициировали переговорный процесс с надеждой, что в бюджет следующего года будут заложены расходы на эти выплаты».

Пока верстался номер

На имя председателя Дорпрофжел на СвЖД поступило письмо за подписью начальника службы организации и оплаты труда Михаила Сазонова, в котором со ссылкой на бюджетные параметры обосновывается отказ от выплаты материальной помощи к отпуску всем категориям работников.

«Распространение действия Положения на всех работников дороги в пределах средств на выплату материальной помощи к отпуску, предусмотренных в бюджете затрат по фонду оплаты труда, повлечет за собой значительное снижение размера материальной помощи к отпуску (в процентах от месячной тарифной ставки или должностного оклада). Это снизит ее значимость в заработной плате рабочих и служащих, что в свою очередь вызовет социальную напряженность в трудовых коллективах», — говорится в письме.

Что касается вопроса о повышении размера матпомощи для одиноких матерей, то к этому вопросу обещали вернуться позже: «После защиты бюджета на 2019 год будет рассмотрен вопрос о внесении изменений в нормативные акты дороги по выплате материальной помощи».

Как отметили в Дорпрофжел, несмотря на отрицательный ответ, профсоюз не оставит этот вопрос и будет добиваться выплаты материальной помощи к отпуску для всех работников Свердловской дороги.

РЕШЕНИЕ

Инспектор установил отцовство

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Благодаря содействию правовой инспекции Дорпрофжел на СвЖД работнице удалось получить право на получение ежемесячного пособия в связи с потерей кормильца и право ребенка на наследование.

В июне сотрудница эксплуатационного вагонного депо Пермь–Сортировочная обратилась в профком первичной профсоюзной организации с просьбой помочь в сложной ситуации.

В семье случилось горе, умер гражданский муж, являющийся отцом их общего ребенка. Однако в свидетельство о рождении ребенка не была внесена отметка об отцовстве. В связи с тем, что брак не был официально зарегистрирован, возникли сложности в части установления отцовства и вступления в наследство.

«Работница обратилась в одну из юридических контор Перми, где ей озвучили стоимость услуги без гарантий 40 тыс. руб., — рассказала председатель профкома ППО эксплуатационного вагонного депо Пермь–Сортировочная Надежда Шакирова. — Затем пришла в профком, рассказала о проблеме. А я переадресовала ее к правовому инспектору труда Пермского филиала Дорпрофжел Максиму Егорову, который сначала дал необходимые рекомендации по сбору документов на установление отцовства, а затем подготовил и направил соответствующее заявление в суд».

И суд решил: установить отцовство гражданского мужа в отношении ребенка. Впоследствии семья получила право на получение ежемесячного пособия в связи с потерей кормильца и право ребенка на наследование.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Вовремя вмешались

Инна СЕМИНА,
правовой инспектор труда Владивостокского филиала Дорпрофжел на ДВЖД:

— В минувшем сентябре правовая инспекция труда филиала столкнулась с проблемой несоблюдения работодателями прав и гарантированных законом интересов работников, являющихся донорами крови. Эти люди имеют право на оплачиваемые дни отдыха — «донорские дни». Так, в эксплуатационном локомотивном депо Ружино на протяжении 2017–2018 годов не предоставлялись дни отдыха донору крови — технологу по планированию и контролю ремонта локомотивов Александру Бычкову, а в эксплуатационном локомотивном депо Уссурийск — машинисту Артему Картавому. Проблему решили.

Были выявлены случаи нарушения процедуры привлечения работников к дисциплинарной ответственности. Так, например, во Владивостокском центре организации работы железнодорожных станций правовая инспекция обнаружила нарушение прав дежурной по станции Сибирцево Анжелины Сорокиной: были упущены сроки привлечения ее к дисциплинарной ответственности, приказ о наказании был издан через 74 дня после события, послужившего причиной. При этом работник не была ни в отпуске, ни на больничном, и у работодателя имелись все возможности соблюсти закон. Незаконный приказ отменили.

Это же нарушение затронуло права работника пассажирского вагонного депо Владивосток начальника поезда Владимира Гарбара. Ему возвращено классное звание «Начальник поезда 1–го класса», надбавки к заработной плате и премиальное вознаграждение.

По требованию правовой инспекции был отменен приказ начальника Дальневосточного филиала АО «ФПК» о взыскании начальнику пассажирского вагонного депо Владивосток Роману Черных. Он получил свое законное премиальное вознаграждение.

Премию вернули и Екатерине Навродской — технологу Владивостокской дистанции электроснабжения Дальневосточной дирекции по энергообеспечению «Трансэнерго», и начальнику грузового района Владивостокской дистанции погрузо–разгрузочных работ и коммерческих операций Светлане Безрядиной, которую незаконно привлекли к дисциплинарной ответственности.

А во Владивостокской дистанции пути и сервисном локомотивном депо Сибирцево после вмешательства правовой инспекции стали без нарушений привлекать железнодорожников к работе в выходные и праздничные дни.

СОВЕТ

Увидеть свет

Участники прошедшего в Москве заседания Совета председателей ППО организаций профсоюза метрополитенов при ЦК РОСПРОФЖЕЛ обсудили системные проблемы. За круглым столом многие вопросы были решены или для их решения разработаны планы мероприятий. Среди наиболее острых вопросов, требующих совместной работы администрации метрополитенов и профсоюза по их решению, оказалась прошедшая на предприятиях специальная оценка условий труда.

Фактор есть, а денег нет

Сергей ЧЕЛЫШЕВ, председатель ППО МП «Екатеринбургский метрополитен»:

— Положение у нас стабильное, но это нельзя считать положительным фактором. Падение перевозок, которое длилось три года, остановилось, но индексация зарплаты не проводилась 3,5 года. И лишь в этом году ее однократно проиндексировали. ЦК профсоюза и Свердловский Дорпрофсож оказали содействие, направили во все инстанции соответствующие документы. Индексацию провели с 1 июля, однако проиндексировали зарплату не так, как мы просили.

Рассчитывали на 7% для всех, а получили так: рабочим — на 7%, ИТР и руководителям — на 3%. Это, конечно, шаг в правильном направлении, но всех проблем он не решил. Работники за эти 3,5 года потеряли до 30% зарплаты.

В следующем году мы будем принимать новый колдоговор. К сожалению, в старом у нас не записан пункт об индексации — на сколько и в какие периоды она должна происходить. Но это надо сделать, потому что других аргументов при разговоре с городскими властями у нас нет. А колдоговор — это законное подкрепление наших позиций.

Еще один проблемный вопрос — спецоценка условий труда. Уже прошли ее первые два этапа, до конца года закончится третий. Начиналась она еще при прежнем руководителе, и в связи с тем, что из нового законодательства «ушли» некоторые вредные факторы, влияющие на здоровье работников метрополитена, администрации и профсоюзной организации пришлось выработать стратегию для того, чтобы сохранить работникам, осуществляющим трудовую деятельность в подземных сооружениях, существующий порядок оплаты труда и режима отдыха.

В результате длительных и непростых переговоров общий подход был выработан. При этом использовался опыт работы по специальной оценке, проводившейся на других метрополитенах и в компании «РЖД».

В итоге мы договорились — приняли дополнительное соглашение к колдоговору. У тех работников, у которых вредные факторы ушли из-за изменений в законодательстве, в том числе у трудящихся в подземных условиях, в документы вписали формулировку «особые условия труда». Дополнительные отпуска, доплаты за вредность и сокращенную рабочую неделю полностью сохранили. А это около 70% работников метрополитена.

Скоро будем принимать новый коллективный договор, есть принципиальная договоренность с руководством метрополитена, что условия колдоговора останутся без изменений. Но со спецоценкой нужно что-то менять на законодательном уровне. Ведь то, что происходит с ней сейчас, это неправильно.

Как объяснить человеку, который 25 лет на одном месте проработал и получал льготы и компенсации за вредные факторы, а теперь их лишился, при том, что условия труда совсем не изменились?

ДЕТАЛИ

В Екатеринбургском метрополитене с 2010 года не решена проблема компенсации выпадающих доходов за перевозку льготных категорий граждан городского и федерального уровней.

Надеемся на индексацию

Людмила ГУЛЯЕВА, председатель ППО МУП «Новосибирский метрополитен»:

— Последняя индексация прошла в январе этого года, а в 2017-м ее не было вообще. Руководитель нашего предприятия был готов проиндексировать заработную плату на 4%, но городской департамент транспорта, которому мы подчиняемся в вопросах штатного расписания, дал добро только на 2%.

У нас самый низкий тариф из всех метрополитенов — проезд стоит 20 руб. Его не повышали года три. Недавно запросили все документы на обоснование повышения тарифа, так что, возможно, это произойдет в скором времени. И в этом случае будем надеяться на еще одну индексацию уже в этом году.

Проблемные вопросы по спецоценке, которая проводилась в 2016 году, удалось решить. Глава метрополитена пошел навстречу и тем работникам, у кого в результате спецоценки ушла вредность, а условия труда по предыдущей аттестации рабочих мест не поменялись, повысил оклады.

Для этого изменили штатное расписание и закрепили коллективным договором дополнительные отпуска, которые были у работников прежде. Таким образом, никто не потерял ни в деньгах, ни в отпусках.

Имеются проблемы с медосмотрами. Есть работники, которые не могут пройти медкомиссию, а им до пенсии осталось года два. Например, у работника констатировали варикозное расширение вен, и его отстраняют от работы. Конечно, многие проблемы со здоровьем можно было бы решить путем операции.

Но есть приказ Минздрава, запрещающий после некоторых хирургических вмешательств работать в определенных профессиях. Приказ морально устарел, он не предусматривает даже лазерные операции для корректировки зрения. А многие заболевания, перечисленные в нем, сегодня уже и называются по-другому.

Самая низкая зарплата

Игорь СИДЯКИН, председатель ППО МУП «Самарский метрополитен»:

— На предприятии сложилась критическая ситуация, которая вызвана дефицитом денежных средств из-за недофинансирования из городского и областного бюджетов. Метрополитен работает в убыток.

Наш метрополитен получает субсидии на возмещение выпадающих доходов от перевозки льготных категорий граждан. При этом выделяемый объем субсидий из областного и городского бюджетов не покрывает обоснованные затраты, исходя из утвержденного расчетного тарифа. В результате с 2014 по 2018 годы предприятие недополучило 947 млн руб. Сегодня — это уже свершившийся факт: несвоевременная выплата зарплаты, отсутствие своевременной оплаты обязательных социальных платежей, энергоресурсов и так далее.

Средняя зарплата работников, учитывая оплату во вредных и опасных условиях труда, составляет 25 842 руб., что значительно ниже уровня на других метрополитенах, предприятиях Самары и Самарской области. Из-за низкого уровня оплаты складывается критическая обстановка с укомплектованностью штата.

Текучесть квалифицированных кадров растет, только в 2017 году уволилось 148 специалистов, а за 8 месяцев этого года — уже 106 работников, что составляет 9,9%. Дело дошло до того, что для контроля перевозок пассажиров пришлось привлекать работников службы электроснабжения, сигнализации и связи.

Более половины работающих — люди старше 50 лет. Низкий уровень оплаты труда не привлекает молодое поколение на наше предприятие.

Расходы на предприятии оптимизированы, что сказывается и на содержании социальных объектов, которые находятся на балансе предприятия. Закрыта столовая, рассматривается возможность передачи нашей турбазы «Голубой экспресс» на баланс города.

Без дополнительного финансирования из городского бюджета ситуация будет только ухудшаться.

В этом году заканчивается эксплуатация половины парка подвижного состава, а это 28 вагонов. Где город найдет деньги на капитальный ремонт и обновление подвижного состава, и как будем жить дальше — большой вопрос.

ЦИФРА

В Самарском метрополитене наблюдается ежегодное снижение размера субсидий из городского и областного бюджетов. Ежегодно выделяется субсидий не более 70% от утвержденной сметы

СОВЕТ

в конце тоннеля

Про метрополитены забыли

Владислав ЕЛАНСКИЙ, председатель Дорпрофжел ГУП «Московский метрополитен», председатель Совета председателей ППО организаций профсоюза метрополитенов при ЦК РОСПРОФЖЕЛ:

— Очень нас тревожит ситуация со «световым фактором» — постоянная работа в условиях достаточного искусственного освещения по новым правилам СОУТ перестала считаться вредной. Приведу конкретный пример.

Нам принесли на согласование документы по Отделу пожарной охраны, порядка 60 инспекторов, у которых класс вредности был 3.1, а стал 2. Техническая инспекция посмотрела — что же из условий труда у них улучшилось, если им класс вредности сняли. Ничего не изменилось. До этого убрали класс вредности у Службы сбора доходов, а это все кассиры, но им хотя бы условия труда улучшил метрополитен.

После выхода в 2014 году нового закона о специальной оценке условий труда руководство метрополитена пригласило на рабочее совещание представителей Минтруда, участвовавших в подготовке данного закона. В разговоре мы спрашиваем представителя: «У нас есть тоннельные рабочие, которые находятся в условиях низкой освещенности, и мы не можем им обеспечить солнечный свет в тоннеле, при этом и шум в тоннеле постоянный, и работает вентиляция». Нам сказали: «Мы про метрополитены забыли».

Особую тревогу вызывает ситуация по машинистам. Так, надо признать: в новых поездах в кабинах машинистов значительно улучшились условия труда. При проведении замеров в новых поездах уже возникали спорные ситуации по классу вредности у машинистов. Пока удается оставить все как есть и при наличии класса вредности 3.1 сохранить им все остальные льготы, а это доплата к тарифной ставке, увеличенный отпуск, сокращенная рабочая неделя через Коллективный договор.

А вообще ситуация сложилась странная — у водителей автобусов, например, класс вредности сохранился, а у работников многих профессий метрополитенов — нет.

Пытаясь сохранить людям, лишившимся класса вредности, льготы, все профсоюзные организации действуют в одном направлении, но разными методами, а это неправильно. Конечно, сейчас трудно предложить конкретный единый сценарий решения проблемы, но мы все же должны свои действия как-то унифицировать.

Работодатели — это люди ответственные, и должны сказать Министерству труда, что СОУТ наносит предприятиям вред. Но делать этого они не будут. Поэтому работодатель теперь и говорит: «Действовать нужно по закону. Можно снятие вредности смягчить чуть-чуть колдоговором. А вы как профсоюз можете выразить свое несогласие — результаты спецоценки не подписывать». Но дальше-то что?

Считаю, что сейчас только общественные организации смогут исправить эту ситуацию. Для того, чтобы внести изменения в методику спецоценки, нужно, в первую очередь, предложить проект своей методики. И у нас он есть. Надо консолидировать свои силы и убедить Минтруд и Минтранс изменить методику.

Минтранс поддержал, Минтруд отказал

Вячеслав КАБАРГИН, председатель профсоюзного комитета ППО РОСПРОФЖЕЛ ГУП «Петербургский метрополитен»:

— В связи с введением СОУТ из большого списка оцениваемых при аттестации рабочих мест производственных факторов, присущих подземным условиям метрополитенов, исключены такие, как отсутствие естественного освещения, работа в условиях дефицита времени, степень риска для собственной жизни, степень безопасности других лиц.

А ведь производственная среда подземных сооружений и тоннелей метрополитена, измененное геомагнитное поле земли, интенсивность движения поездов, наличие высокого напряжения, ответственность за безопасность движения и перевозку пассажиров остаются для работников неизменными. Однако невозможность полноценного учета этих факторов при СОУТ приводит к изменению класса условий труда и отмене по результатам ее проведения ранее предоставляемых гарантий, а также снижает уровень социальной защищенности работников.

Профсоюзный комитет и администрация Петербургского метрополитена пытались добиться включения всех работников метрополитенов России в постановление правительства от 14 апреля 2014 года № 290 «Об утверждении перечня рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учетом устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей».

Минтранс нас поддержал и переслал наше ходатайство в Минтруд, который нам отказал. Тогда мы стали совместно с администрацией метрополитена действовать через коллективный договор, срок действия которого как раз заканчивался. Профсоюзному комитету на переговорах с администрацией удалось договориться, что в Петербургском метрополитене изменений и улучшений в условиях труда работников нет, просто были автоматически убраны некоторые факторы в рамках специальной оценки условий труда, хотя работники метро работают в тех же условиях, что и раньше.

Администрация метрополитена согласилась с подавляющей оценкой предыдущих исследований в условиях труда и оставила класс вредности как он и был раньше. Это решение очень повлияло на спокойствие в коллективе, членство в профсоюзной организации метрополитена в целом.

Огромная проблема для работы метрополитена — закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (44-ФЗ). Он повлиял буквально на все решения как мелочей, так и глобальных вопросов. Например, за 10 дней до открытия оздоровительного лагеря там не было мыльных принадлежностей. Ведь метрополитен выбрал свой лимит наличных денег по 44–ФЗ (самостоятельно у одного поставщика можно делать закупку только на сумму до 100 тыс. руб.). И нужно ждать, когда пройдет определенный срок, чтобы закупить вновь. Это касается и эксплуатации. Например, если предприятие закупило какие-то детали для подвижного состава, а они оказались негодными, значит, несколько месяцев придется работать без них. А ведь метро не остановишь.

Возместим четыре тысячи

Андрей СМИРНОВ, председатель ППО МП «Нижегородское метро»:

— Индексации зарплаты не было три года, все это время профсоюзная организация вела переписку с представителями городской администрации о сложившейся на предприятии ситуации, характеризующейся низким уровнем заработной платы, отсутствием достойного социального пакета, что не позволяло набрать штат профессиональных работников и удержать квалифицированных специалистов.

Представители Дорпрофжел на ГЖД и Облсовпроф Нижегородской области оказывали помощь в решении вопроса повышения зарплаты работникам нашего предприятия. И в итоге в январе этого года зарплату проиндексировали в среднем на 20%. В августе средняя зарплата на предприятии составила 30 тыс. 80 руб.

В бюджете МП «Нижегородское метро» ежегодно, начиная с 2013 года, уменьшались денежные средства, выделяемые на фонды специального назначения, а на 2017 год они вообще не были запланированы. А ведь это социальный пакет для всех работников метрополитена: их оздоровление и отдых, приобретение путевок в детские оздоровительные лагеря, помощь в лечении работников, оказание материальной помощи по семейным и чрезвычайным обстоятельствам и так далее.

В последние два года работодатель не смог приобрести путевки для отдыха и оздоровления работников, поскольку в колдоговоре записано: «при наличии финансовой возможности». А средств как раз не было. На заседании профсоюзного комитета приняли решение — если работник (член профсоюза) покупает путевку за свой счет и представляет подтверждающие документы, профсоюзная организация частично компенсирует затраты в размере четырех тысяч рублей. Да, это мало, но больших средств у нас нет. И люди пользуются. Ездят в Сочи летом и зимой, в Крым, в санатории и дома отдыха Нижегородской области.

ДОКУМЕНТ

В Нижегородском метрополитене коллективный договор впервые заключен сроком на три года. В результате непростых переговоров при содействии Дорпрофжел на Горьковской дороге, настойчивости председателя первичной профсоюзной организации предприятия «Нижегородское метро» Андрея Смирнова в документ добавлены пункты об индексации зарплаты, установлении единовременной доплаты уполномоченным по охране труда. А также о проведении конкурса профессионального мастерства «Лучший машинист электропоезда метрополитена» с присвоением победителям конкурса, занявшим 1–3 места, очередного класса квалификации машиниста электропоезда без проведения дополнительных испытаний.

СИГНАЛ
№ 35 (931) 11–17 октября 2018 года

ЛАУРЕАТ

Андрей Овчинников пустых обещаний не дает

ФОТО ИРИНЫ КЕЛЛЕРМАН

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В Златоусте Андрея Овчинникова знают многие: ведь он не только руководитель филиала Дорпрофжел на ЮУЖД, но и депутат Собрания Златоустовского городского округа. И он всегда готов ответить на любой вопрос, помочь в трудной ситуации.

В локомотивное депо Златоуст Овчинников пришел работать токарем 26 лет назад. На этом предприятии водителем работал его отец, возглавляла бригаду штукатуров–маляров мама. Андрей с детства помнит организованные профсоюзом елки и интересные поездки для детей железнодорожников, отдых в пионерском лагере по путевкам, выданным профкомом. Когда отец заболел и ушел на инвалидность, юноша, чтобы помочь семье, перешел с дневного на вечернее отделение Челябинского технического университета и пошел работать в депо. Освоил вторую специальность — фрезеровщика, окончил институт на «отлично», защитив диплом «Обточка колесных пар локомотивов». Вскоре его назначили бригадиром экспериментальной бригады, затем — инженером по снабжению, а через некоторое время — заместителем начальника по снабжению.

«У нас был отличный коллектив, объединенный и спаянный профсоюзной организацией, — вспоминает Андрей Овчинников. — Профсоюз помогал организовывать поездки на озера, где мы отдыхали, ловили рыбу, варили уху. По семейным путевкам, которые выдавала профсоюзная организация, ездили в Крым и на Кавказ. Все работники чувствовали работу профсоюзной организации, ощущали ее защиту».

Особенно тесно Овчинников стал сотрудничать с профсоюзом, когда после разделения предприятия на ремонт и эксплуатацию был назначен замом начальника по кадрам и социальным вопросам ремонтного локомотивного депо Таганай.

«Не было дня, чтобы мы не встречались с председателем профкома Юрием Васильевичем Кислицыным, — рассказывает Овчинников. — Времена–то были трудные: набирала обороты железнодорожная реформа, оптимизация, массовые сокращения, добровольно–принудительные отпуска за свой счет. Мы с Кислицыным все решали вместе и, если случались перегибы, отматывали назад. А людям, попавшим под сокращение, объясняли, почему так произошло, помогали найти новое место работы».

В депо все знали: Овчинников пустых обещаний не дает. А если ответа на вопрос не знает, попросит паузу, чтобы все выяснить и обязательно ответить.

«Я всегда смотрю собеседнику в лицо, — говорит он. — И в те времена, когда многие люди ждали от меня как от замначальника по кадрам объяснений, не опускал глаз, чтобы «как бы» не заметить человека, который может задать трудный вопрос. Даже если спешил, находил время для каждого. Я помню, как мне несколько раз не отвечали, игнорировали мои вопросы, делая вид, что спешат, и это было неприятно».

Внимательное отношение к людям, принципиальный подход к делу молодого замначальника депо по кадрам заметили в дорожном профсоюзном комитете. В 2012 году, когда на пенсию ушел председатель Златоустовского теркома Вячеслав Кузнецов, предложили Овчинникову перейти на профсоюзную работу. А с 2014–го он руководит Златоустовским филиалом Дорпрофжел на ЮУЖД. Депутатом городского Собрания стал три года назад.

«Некоторые вопросы мне даже удобнее решать как депутату, — сознается Андрей Овчинников. — Например, когда работнице с линейной станции, которая попала под сокращение, предложили приехать в Златоуст. А как одной ехать в чужой город, да еще с дочкой маленькой, если жилья нет? Она в профсоюз. Мы помогли девочку устроить в школу. Я поговорил в администрации, ей выделили комнату, где она сделала ремонт и теперь живет».

Перечня своих добрых дел Овчинников не ведет. Но люди помнят, как он, включая ресурсы, в том числе депутатские, организовал помощь члену профсоюза, у которого сгорел дом, как помог добиться выделения средств на дорогостоящую операцию и многое другое.

Особые отношения у Овчинникова с ветеранами. На учете в ветеранской организации региона их более пяти тысяч человек. Это локомотивщики, энергетики, связисты, путейцы, медики, движенцы, снабженцы, которые накопили огромный опыт и теперь делятся с теми, кто пришел на смену.

Именно ветеранов выбрали на Златоустовском узле общественными инспекторами по безопасности движения. Они выезжают на линию, смотрят состояние инфраструктуры, подсказывают молодым руководителям, что надо сделать, чтобы предотвратить ЧП.

«Нынешние ветераны — это те, кого я помню руководителями на нашем узле, — говорит Овчинников. — По большому счету это мои учителя».

Не отстает от ветеранов и молодежь. И руководитель филиала поддерживает любую их инициативу: шефство взять над детским домом, посадить еловую аллею в детском парке, зимой построить там снежный городок. А недавно ребята организовали большую генеральную уборку в национальном парке «Таганай». И это не последнее их доброе дело.

> **В этом году руководитель Златоустовского филиала Дорпрофжел на Южно-Уральской дороге Андрей Овчинников удостоен звания «Лауреат премии Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей»**

ФОТО ИРИНЫ КЕЛЛЕРМАН

СИТУАЦИЯ

Персонал оставили в покое

Окончание. Начало на 1 стр.

«Изменения затронули сменные категории работников службы пути. Из–за оперативного характера работы воспользоваться перерывами было невозможно. Отработанное время превышало установленную норму часов — рассказала диспетчер Дистанции инженерных сооружений Восточно–Сибирской дирекции инфраструктуры Анна Педорич. Штатная численность диспетчеров в путевом хозяйстве составляла на тот момент около 100 человек. Они попали под действие распоряжения о сокращении режима рабочего времени до 11–часовой рабочей смены. Еще один час был предусмотрен для перерывов на отдых и питание. Однако фактически рабочая смена длилась 12 часов, а зарплата была меньше.

По инициативе Молодежного совета первички Дистанции инженерных сооружений в адрес работодателя было отправлено письмо о пересмотре правил внутреннего трудового распорядка. После этого оценочная комиссия постановила сменным работникам вернуть 12–часовую рабочую смену. Для устранения несправедливости Молодежному совету понадобилось 26 календарных дней. Вопрос был решен в декабре 2017 года.

С проблемой недостаточной загрузки в прошлом году столкнулся и Тамбовский вагоноремонтный завод. Причем загрузка была, но не постоянная. И высвобождать кадры, а потом искать их при увеличении объемов работы и вновь сокращать при ее отсутствии было нецелесообразно. Да и профсоюзный комитет встал на защиту работников. Были попытки и сокращения штата.

Однако же после совместной работы профсоюзного комитета и работодателя была выработана оптимальная мера — подобран контингент работников вне штата, с которыми заключались срочные трудовые договоры на время увеличения загрузки завода. «Таким образом, удалось не допустить оттока квалифицированных штатных специалистов», — поделилась опытом председатель ППО Тамбовского вагоноремонтного завода Екатерина Таранина.

Материал подготовили Наталья Михалева, Вадим Кожуховский, Павел Греков, Дорпрофжелы на Юго–Восточной, Куйбышевской, Восточно–Сибирской дорогах

ЭКСКУРСИЯ

Вперед в Средневековье

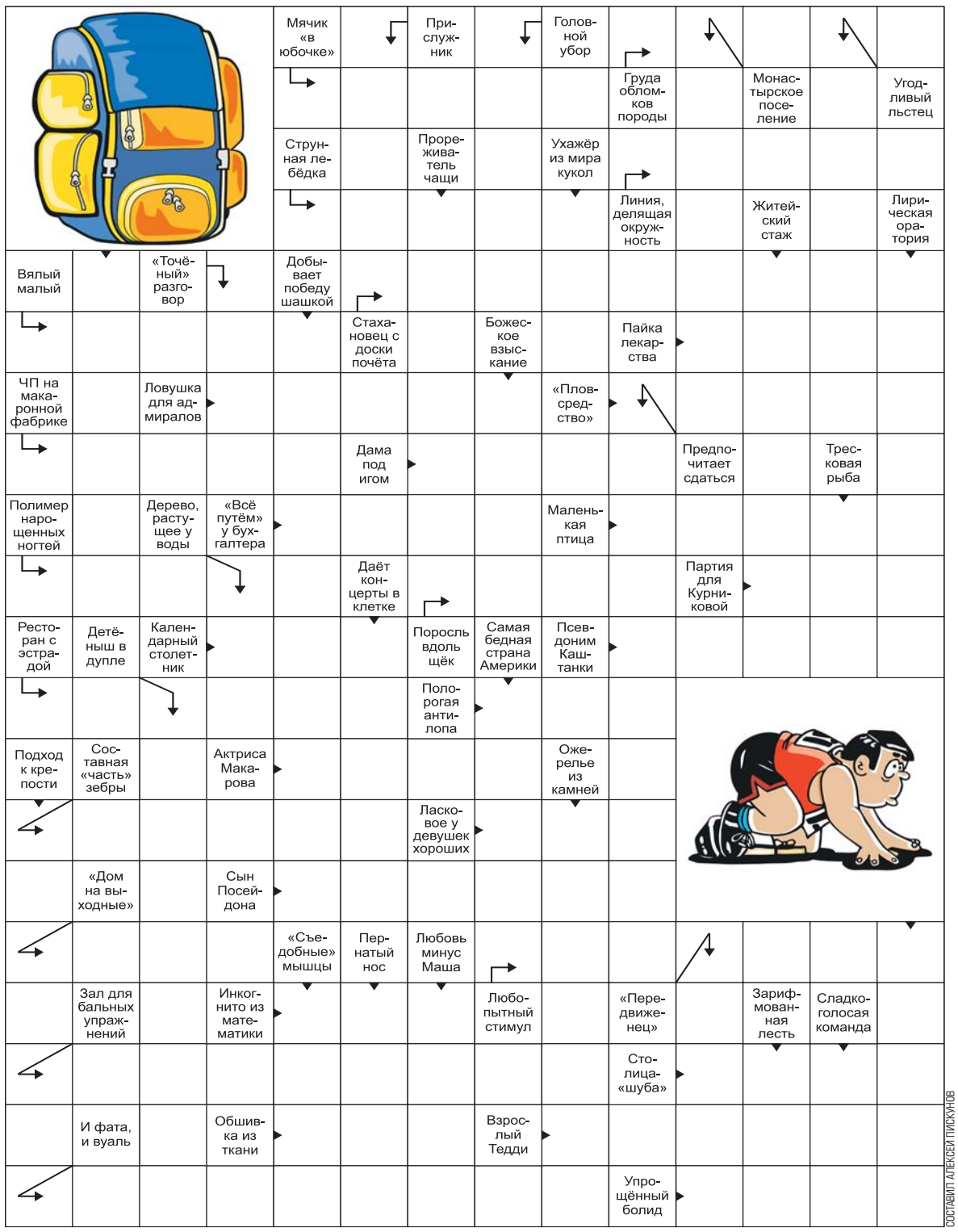
ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на Куйбышевской дороге
САМАРА

Попасть в Средневековье вполне возможно, причем ехать недалеко. В этом убедились работники Самарской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Куйбышевской магистрали и члены их семей, отправившись на экскурсию в село Хрящевка, что под Тольятти.

Ее организовал профком предприятия.

В путешествие во времени записалось более 40 человек. Не пожалел никто. В Хрящевке туристов встретил величественный замок с живописной парковой зоной. Он носит название Замок Гарибальди и является частью крупного туристического комплекса на берегу Жигулевского моря, строительство которого здесь продолжается.

Сам замок построен на основе исторической реконструкции в стиле европейского романтизма и неоготики, которая вобрала в себя фрагменты европейской архитектуры Средневековья, Возрождения и Викторианства. В его стенах и «подземельях» располагаются отель и развлекательный комплекс.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 34

По горизонтали: Гиацинт. Дели. Прихлоп. Драп. Офис. Прибор. Драка. Ура. Ритм. Прятки. Рубанок. Тарас. Акела. Вино. Небо. Талия. Джоли. Марк. Навал. Нюх. Азы. Ушат. Модник. Осёл. Лань. Ильм. Ящер. Прыг. Баян. Ноты. Анод. Мрамор. Сгон. Мама. Жара.

По вертикали: Террариум. Гиппократ. Алиби. Иглу. Тапир. Фаина. Сумка. Папа. Бытие. Раиса. Торпеда. Сводка. Антонио. Коала. Луи. Ливан. Ярлык. Азия. Носорог. Хулиган. Альбом. Тамада. Мьянма. Дренаж. Рома. Дыра. Тор.

УВЛЕЧЕНИЕ

Вокруг света за чашкой чая

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Среди коллекционеров всего и вся немало людей, собирающих коробки из-под чая. Какого-нибудь специального названия для них пока не выдумано, впрочем, им могло бы подойти «теонотафилия» — от thea (чай), nota (ярлык) и philio (любить) по-латыни. Особенно эффектны коробки английской компании «Ahmad Tea» — с королевскими дворцами, городскими и просто пейзажами и — железной дорогой.

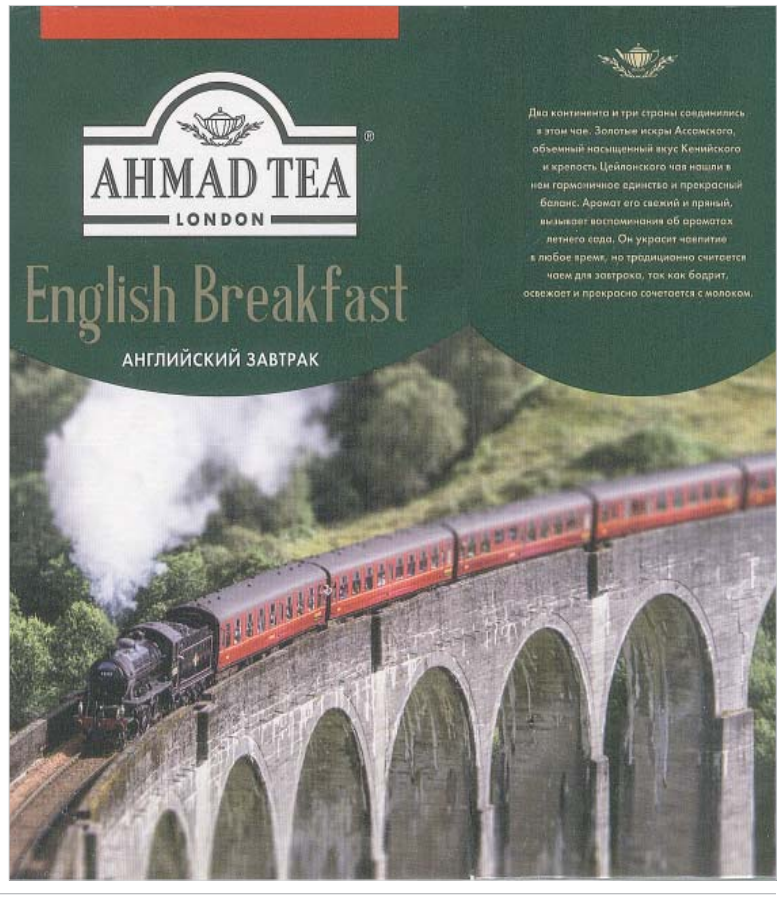
На чайную упаковку попал виадук Гленфиннан в северо-западной Шотландии, ставший известным всему миру в 2002 году, после премьеры фильма «Гарри Поттер и Тайная комната». Особо зрителям, судя по откликам, нравился эпизод с летающим автомобилем.

Начинается новый учебный год, все проходят через портал на платформу 9¾ вокзала Кингс-Кросс, чтобы сесть на поезд, но Гарри и его другу Рону по непонятной причине не удается этого сделать. Опоздав таким образом на поезд, они берут летающий «Форд-Англию105Е» Артура Уизли, отца Рона, и догоняют «Хогвартс-Экспресс» по дороге в школу. Картина впечатляла: огромный, высотой с десятиэтажный дом, виадук с поездом наверху и муха-малолитражка, демонстрировавшая чудеса высшего пилотажа!

Вообще этот самый длинный бетонный виадук Шотландии — часть когда-то стратегической линии Форт-Уильям — Маллэг, представляющей собой «хвост» стальной магистрали с юга страны. Если бы поезда по ней ходили насквозь, до Гленфиннана можно было бы доехать от самого Эдинбурга. Линия, как теперь принято выражаться, малодеятельная и держится только на популярности у туристов — с весны до осени по ней дважды в день курсирует «Якобит-экспресс», поезд с паровозом и несколькими вагончиками, увековеченный на чайной коробке. «Якобит» — потому что именно в этих местах началось в 1745 году последнее восстание приверженцев изгнанного с острова короля Якова II из династии Стюартов под предводительством принца Карла Эдуарда. Шотландцы свою историю помнят.

Фотогеничный виадук «засветился» в кино не раз. Это и драма режиссера Билла Треверса «Круг чистой воды» (1969), и семейная комедия Йозефа Фильсмайера «Чарли и Луиза. Девочки-близнецы» (1994), и военная драма Джиллиан Армстронг «Шарлотта Грей» (2001), и телесериал «Монарх Глена» (2000–2005), и приключенческий фильм Чарльза Мартина Смита «Камень судьбы». Но все это фильмы, на широких экранах не шедшие и больших сборов не делавшие. Главную роль в популяризации Гленфиннана все-таки сыграла Поттериана. Она открыла его миру и широкому зрителю.

Неизвестно, видела ли виадук Гленфиннан Джоан Роулинг. Вообще о писательнице говорили, что она крайне не любит выезжать из Эдинбурга, оставляя надолго его многочисленные кафе с чаем, так будоражащим воображение.



СПОРТ

Вкатились в сезон

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Хоккейная команда Свердловской магистрали начала игровой сезон с участия в любительской хоккейной лиге Екатеринбурга.

В этом году на лед вышли 27 команд, в составе которых непрофессиональные хоккеисты. Это сотрудники разных предприятий, получающие удовольствие от игры. Для них хоккей — хобби.

Кстати, железнодорожники являются дебютантами Лиги. Их первая игра состоялась с командой «Новосел». Представители агентства недвижимости на своем поле одержали победу над командой «Локомотив–РЖД» со счетом 7:3.

«Чувствовалась некоторая робость наших игроков, и в первом периоде противники ушли с большим отрывом вперед, — поделился впечатлениями наставник команды, председатель первичной профсоюзной организации станции Екатеринбург-Сортировочный Альфир Гандалипов. — Но потом ребята вошли во вкус и во втором и третьем периодах действовали неплохо, показывая результативную игру, но наверстать упущенное все же не удалось».

До конца ноября команда проведет несколько ледовых встреч, включая и турнир на кубок председателя Дорпрофжел и начальника дороги. Это будет подготовка команды к участию в V кубке РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой, который пройдет в декабре в Ярославле.

«Сейчас надо собрать команду, которая поедет в Ярославль, — рассказал председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гаращенко. — Мы выводим ребят на настоящие состязания, чтобы у них была возможность испытать чувство азарта. Тренировка хороша для оттачивания мастерства, но чтобы выработать командный дух, нужна настоящая борьба, поэтому ребята участвуют в городской лиге. Их задача — сыграться, обрести чувство локтя, почувствовать сильного соперника. В команде играют железнодорожники из Екатеринбурга, Нижнего Тагила, Каменск–Уральского».

«Тренироваться начали недавно, — сообщил защитник Петр Никифоров. — У нас агрессивный стиль игры, давим на соперников, создаем атаки. Но пока не удается показать это в полной мере».

Коллеги–железнодорожники поддерживают свою команду, приходят на трибуны с дуделками и кричалками. «На лед выходят люди, кому хоккей оказался важнее просмотра телевизора и пролеживания дивана или посещения баров, — поделился впечатлениями болельщик, заместитель директора газеты «Уральская магистраль» Леонид Токарев. — Уверен, что железнодорожная дисциплина, помноженная на безграничный энтузиазм, дадут высокие результаты. Нашим ребятам надо лишь немного сыграться».

СОРЕВНОВАНИЕ

Битва титанов ТВРЗ

НАТАЛЬЯ МИХАЛЕВА,
Дорпрофжел на ЮВЖД
ВОРОНЕЖ

Второй год на Тамбовском вагоноремонтном заводе проходит заводской чемпионат по силовым видам спорта «Битва титанов ТВРЗ». Его организатором выступает первичная профсоюзная организация предприятия.

«Цель соревнования — обнаружить новые «самородки», выявить самых смелых, сильных и выносливых среди тружеников предприятия. И конечно, привлечь молодежь к спорту, ведению здорового образа жизни, а также к участию в спортивных мероприятиях заводского и дорожного уровней», — сказала председатель ППО Елена Таранина.

Участники соревновались в четырех видах спорта: армрестлинге, подтягивании на перекладине, поднятии гири и перетягивании каната. Специально на чемпионат для судейства пригласили профессиональных спортсменов, один вид которых сразу давал понять, что это действительно битва титанов: мастер спорта по греко-римской борьбе, серебряный призер Чемпионата мира по силовому экстриму Михаил Высочанский и мастер спорта по греко-римской борьбе и борьбе на поясах Александр Кочуков. Судьи перед началом объяснили правила и рассказали, как избежать травм. Участников сразу окружила толпа заводчан, активно болеющих за своих коллег. И начались соревнования.

В итоге в общекомандном зачете результат оказался следующим: первое место занял деревообрабатывающий цех, второе — ремонтно-комплектовочный, а третье — энергосиловой цех.

Кстати, соревнования прошли после трудового дня.

«А поэтому наших тружеников и спортсменов кроме как титанами не назовешь», — уверена Елена Таранина.

УЗЕЛ

Футбольный Златоуст

АЛЕКСАНДР ЕГОРОВ,
председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Златоуст

Турнир по мини–футболу, посвященный 15–летию компании «РЖД», среди коллективов Златоустовского региона собрал более 50 человек.

За право выйти в финал и выиграть турнир боролись 8 команд.

В нешуточной борьбе третье место завоевала команда вагонного ремонтного депо, второе — эксплуатационного локомотивного депо и на первом месте оказалась сборная команда линейных станций Златоустовского региона и восстановительного поезда Златоуст. Кстати, стильную спортивную форму помог приобрести профком предприятия.

Возглавил команду победителей начальник станции Златоуст Виктор Горбунов. Благодаря правильно организованной тактике игры и упорству, совмещенному со спортивными навыками, он привел команду на первую ступеньку пьедестала.

«Подобные соревнования — не только пропаганда здорового образа жизни, но и приобщение детей, молодежи, работников и ветеранов отрасли к массовому занятию физкультурой и спортом», — уверена председатель ППО линейных станций Златоустовского региона Марина Золотухина.

ФОТОФАКТ

Профактив Дальневосточной магистрали принял участие в озеленении недавно открытого после реконструкции парка хабаровского Дворца культуры железнодорожников. Благодаря слаженной работе профактива парк железнодорожников на радость его посетителям украсили 30 рябин.

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: В. БРОК
Ведущий дизайнер: С. ПЛАКСИНА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24.

Телефон: 8(499)262-17-66.
Факс: 8(499)262-08-13.
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru brokvv@rpzt.ru;
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 «ПК «Экстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-5», а/м «Балтия», 23 км.

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 125883 экз.
Номер подписан: 09.10.2018 г. Заказ №