



МОТИВАЦИЯ

Стандарт премирования



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Система премирования осталась той же, но стала более четкой

ОЛЬГА ПРЯМИЦИНА,
корр. «Сигнала»

ОАО «РЖД» откорректировало систему премирования работников. Ее основные принципы остаются теми же, однако она станет более гибкой. Обновленное положение о премировании вступит в действие 1 января 2022 года.

«Размер премии останется тем же, но в положении уточнены показатели премирования, они приведены к единому стандарту для всей сети железных дорог, чтобы не было разнобоя», — поясняет эксперт Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппара-

та ЦК РОСПРОФЖЕЛ Ирина Пуд.

Напомним, что в компании с 2010 года действует трехуровневая система премирования. Первый уровень определяет условия, при выполнении которых работники имеют право на премию. Это обеспечение безопасности движения поездов, соблюдение требований охраны труда и правил пожарной безопасности.

Если условия соблюдены, то денежная часть премии складывается из показателей второго и третьего уровней. Второй характеризует выполнение каждым конкретным предприятием поставленных перед ним задач. В соответствии с ним, каждый железнодорожник

несет ответственность за результаты работы коллектива в целом.

Третий уровень отражает результаты индивидуальной работы каждого сотрудника — проще говоря, что потопал, то и полопал.

При этом доля премии по II и III уровням зависит от занимаемой должности и возложенной ответственности. То есть рабочие больше получают за добросовестное выполнение своего узкого круга обязанностей, руководители — за результаты работы подчиненного им коллектива.

Так, сейчас доли премии по показателям II и III уровней для руководителей органа управления, регионального структурного подразделения и структурного подразделения составляют 70 и 30% соответственно. Для специалистов и служащих — 60 и 40%. А вот для служащих и рабочих участка

структурного подразделения — 20 и 80%.

«Новое положение о системе корпоративного премирования меняет соотношение частей премии. В соответствии с ним, руководители филиалов, при необходимости и при наличии средств, смогут уменьшать или увеличивать доли премии за индивидуальные результаты и общие цели», — продолжает Ирина Пуд.

Но делать это они будут тоже в определенных пределах. Например, доля премии по показателям II уровня для руководителей органа управления, в соответствии с новой редакцией положения, будет варьироваться в диапазоне от 50 до 70%, по III — от 30 до 50%. Для рабочих максимальный размер премии за индивидуальную работу составит до 90% от всей суммы.

Окончание на 2 стр.

РОСПРОФЖЕЛ В СОЦСЕТЯХ



Цифра
13 890 РУБ. СОСТАВИТ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ МИНИМАЛЬНЫЙ РАЗМЕР ОПЛАТЫ ТРУДА (МРОТ). ЭТО НА 8,6% БОЛЬШЕ МРОТ ТЕКУЩЕГО ГОДА.

Благодаря этому возрастут выплаты для 16 млн граждан — это получатели детских пособий, федеральных и региональных социальных доплат к пенсии, пособий по временной нетрудоспособности.

ДЕТАЛИ

Премия в ОАО «РЖД» — стимулирующая часть заработной платы. Это форма поощрения за результативную работу, материальный показатель качества и эффективности деятельности работника.

ОХРАНА ТРУДА

Новая редакция повысит контроль

С 1 марта 2022 года вступают в силу изменения, внесенные в X раздел Трудового кодекса. О том, на что они направлены и как помогут повысить уровень безопасности труда, «Сигнал» беседует с техническим инспектором труда профсоюза Олегом ЛОСКУТОВЫМ.



— Олег Петрович, как можно в целом охарактеризовать изменения?

— Главная их цель — создание на производственных площадках безопасных условий труда. Поэтому в Трудовой кодекс внесены нормы, обеспечивающие профилактику травматизма и предупреждающие развитие профессиональных заболеваний. Кроме того, изменения направлены на совершенствование механизмов стимулирования работодателя к улучшению условий труда.

— Однако безопасность на рабочих местах зависит не только от работодателей, но и от того, как сотрудники выполняют требования охраны труда.

— Конечно, чтобы не было искушения их нарушать, например, не применять средства индивидуальной защиты, предусмотрена дисциплинарная ответственность. С 1 марта работодатель получает право отстранять от работы без сохранения зарплаты работника, имеющего все положенные средства индивидуальной защиты, но не пользующегося ими.

— А если на складе не оказалось, скажем, «желтухи», а срок годности старой уже ис-

тек, работника все равно накажут рублем?

— Нет, в этом случае он не виноват. Его, конечно, все равно отстранят, но выплатят ему средний заработок — как за простой по вине работодателя.

— Но по общему правилу за такой простой выплачивается, как правило, не весь заработок, а две трети от него.

— Да, но с 1 марта в таком случае речь будет идти именно о среднем заработке, как того требует новая редакция X раздела ТК, где в статье 216.1 сказано: «На время приостановления работ в связи с административным приостановлением деятельности или временным запретом деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации вследствие нарушения государственных нормативных требований охраны труда не по вине работника за ним сохраняются место работы (должность) и средний заработок».

— В новой редакции кодекса речь идет об организации работы по выявлению нарушений и рисков. Но ведь она сейчас ведется на предприятиях, причем с активным участием профсоюзных организаций.

— Действительно, работодатель обязан организовать систематическое выявление опасностей и профессиональных рисков, регулярно их анализировать и оценивать. И профсоюз не остается в стороне. А изменениями гарантировано содействие работодателя общественному контролю. Обновленные положения Трудового кодекса помогут наладить управление рисками и их минимизировать.

— Будет ли установлен запрет на работу в опасных условиях труда?

— На предприятиях, работники которых являются членами РОСПРОФЖЕЛ, таких условий нет, но сказать об этом важней-

шем нововведении надо.

Дело в том, что теперь у работодателя появится обязанность приостанавливать работы там, где условия труда отнесены по результатам спецоценки к четвертому — опасному — классу. В это время работники либо не будут трудиться (при сохранении среднего заработка), либо их переведут на другое место с оплатой не ниже среднего заработка до тех пор, пока не будут устранены опасные факторы и проведена внеплановая спецоценка условий труда, результаты которой позволят возобновить работу на этих участках.

Есть смысл на предприятиях, где есть рабочие места с опасными условиями труда, заблаговременно провести необходимые для снижения класса опасности мероприятия, чтобы спокойно работать после 1 марта.

Беседовала
Ирина ПАВЛОВА



ФОТО: ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

КОНКУРС

Закономерная победа

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

ППО вагонного участка Волгоград Приволжского филиала Федеральной пассажирской компании победила в смотре-конкурсе на лучшее санитарно-бытовое помещение.

Участники боролись в четырех номинациях: на лучшее санитарно-бытовое помещение резерва проводников, ремонтных цехов, пунктов технического обслуживания, железнодорожных агентств.

«Решили поучаствовать, потому что администрация вагонного участка за последние годы вложила очень много средств в реконструкцию административного здания, — рассказывает председатель ППО Алексей Кирилловичев. — Сделаны комнаты отдыха для поездных бригад и приема пищи, душевые и большие гардеробные — женская и мужская, где установлены шкафчики работников. Это очень удобно и выручает, ведь, уходя в рейс или возвращаясь, там можно оставить часть вещей, личную одежду. Есть где принять душ и отдохнуть. Именно поэтому мы выбрали номинацию на лучшее санитарно-бытовое помещение резерва проводников».

Участники конкурса должны были представить жюри наглядный материал в одном из четырех вариантов: фотоматериалы, презентацию, ролик без озвучки и видеоролик с озвучкой, который, кстати, оценивался в максимальные 40 баллов.

«При поддержке Волгоградского Теркома сняли видеоролик с участием бойцов студенческих стройотрядов. Молодые, креативные студенты трудятся у нас каждое лето, оказывая нам огромную помощь в перевозках, без них мы справились бы с большим трудом. В этом году были ребята из Волгограда, Воронежа, Бийска. Руководитель волгоградского РСО Сергей Чаплыгин подал идею видеоролика и сам участвовал в съемке», — рассказывает Алексей Кирилловичев.

От председателя первички АО «ФПК» Ларисы Дмитриевой Алексей узнал, что конкуренты у них были серьезные. Но членов жюри впечатлил видеоролик волгоградцев. «Комиссию зацепила креативность и позитивная подача материала. Так что спасибо за идею ребятам из РСО, сам я, наверное, не смог бы так все преподнести», — признается Алексей Кирилловичев.

За первое место победители получают денежную премию в размере 100 тыс. руб., которую направят на улучшение санитарно-бытовых условий. «Планируем купить бытовую технику и еще что-нибудь, чтобы у нас стало еще лучше», — сказал Алексей Кирилловичев.

МОТИВАЦИЯ

Стандарт премирования

Окончание.
Начало на 1 стр.

При этом обновленное положение содержит единые для всех филиалов перечни показателей премирования по всем уровням. С их помощью руководителям будет проще определять, как и за что премировать работников. Показатели увязаны теперь с ключевыми показателями деятельности компании.

Документ содержит еще одно новшество. Это классификатор производственных упущений в работе, при наличии которых премия работникам сни-

жается или не начисляется. Он также определяет единый для всех филиалов порядок, в соответствии с которым должен проходить этот процесс.

По предложению профсоюза из этого классификатора были исключены производственные, экономические и финансовые показатели, характеризующие результаты работы структурного подразделения. Они демонстрируют итоги работы предприятия в целом, а не ошибки в работе конкретного работника, и не могут быть основанием для депремирования.

Профсоюз настоял и на внесении других изменений в

итоговый вариант положения. Особо конструктивные предложения поступили от первичных профсоюзных организаций на Западно-Сибирской и Северной железных дорогах.

Так, появился новый пункт, в соответствии с которым текущая премия должна быть начислена и при увольнении работника. Причем независимо от причин, по которым он уходит с работы, кроме увольнения из-за виновных действий, то есть тех или иных нарушений или проступков.

Также по инициативе профсоюза для некоторых профессий и должностей из перечней пока-

зателей по II и III уровню премирования исключены пункты, не имеющие к деятельности этих работников прямого отношения. Например, в Дирекции тяги для нарядчика локомотивных бригад и начальника резерва локомотивных бригад убран показатель III уровня «Снижение часов следования пассажиром к аналогичному периоду прошлого года во всех видах движения», так как эти работники не могут влиять на его выполнение.

«Главное, что размер премии не может и не должен уменьшиться в результате упорядочивания системы», — завершает Ирина Пуд.

ИНСПЕКЦИЯ

Без учета сверхурочных

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Более 12,5 млн руб. вернули с начала года работникам Центральной дирекции инфраструктуры.

С января по октябрь правовая инспекция труда профсоюза провела 1219 проверок, внесла 417 представлений об устранении 1858 нарушений.

Это было озвучено на совместном совещании представителей Центральной дирекции инфраструктуры (ЦДИ) и профсоюза, руководителей региональных дирекций инфраструктуры, дирекции по диагностике и мониторингу, дирекции по эксплуатации путевых машин, заместителей по кадрам и социальным вопросам, начальников служб организации и оплаты труда, правовых инспекторов профсоюза.

Подобные встречи проводятся уже третий год по инициативе блока организации и оплаты труда ЦДИ и позволяют продуктивно проводить профилактику нарушений трудового законодательства в подразделениях дирекции.

По данным правовой инспекции труда профсоюза, в целом по РОСПРОФЖЕЛ количество нарушений, выявленных в этом году, увеличилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 16%. А в подразделениях ЦДИ — только на 2%.

Начальник службы организации и оплаты труда ЦДИ Сергей Никулин отметил, что количество нарушений, выявленных по вопросам оплаты труда, преобладает над нарушениями по другим направлениям. Фиксируются факты отсутствия опла-

ты за сверхурочные, за работу в выходные и нерабочие праздничные дни.

Например, 91 железнодорожнику Кувандыкской дистанции пути вернули прошлогодние долги за работу в выходные дни. О неоплаченных выходных узнали лишь минувшим летом, после профсоюзной проверки. Выяснилось, что начальники участков докладные записки на железнодорожников не предоставляли, заявление о согласии на работу в выходной с них не брали. Поэтому и денег работники не увидели. Сумма с учетом денежной компенсации составила почти 500 тыс. руб.

В эксплуатационном вагонном депо Инская в августе осмотрщикам-ремонтникам вагонов парков «Буки», «Зело» компенсировали переработку за шесть месяцев — почти 330 тыс. руб.

Такая же история и с обещанными перерывами, во время которых люди работают без компенсации, что выясняется лишь во время проверок, с которыми приходит правовой инспектор труда.

Например, в эксплуатационном вагонном депо Новокузнецк-Северный для сменных работников установлены регламентированные перерывы на обед. Однако в это время они занимались осмотром грузовых вагонов. Тем не менее, сверхурочную работу им не оплатили. По представлению правового инспектора 11 железнодорожникам ПТО выплатили 131 тыс. руб. сверхурочных, семи сотрудникам оплатили работу в выходной день — а это 124 тыс. Еще 11 человек получили перерасчет за работу ночью.

«Продолжительность смены работников и наличие регламентированных перерывов должны быть обоснованы в зависимости от их загрузки в течение смены», — подчеркнул Сергей Никулин.

При проверках выявлен случай неначисления премии железнодорожникам за невыполнение условия премирования. При этом их вина за допущенное событие не была установлена. Так произошло в Нижегородском центре диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры, где по первому уровню премирования не начислили вознаграждение за август работникам группы по расшифровке записей дефектоскопных тележек. После разбора размер невыплаченной премии с компенсацией за каждый день просрочки составил более 209 тыс. руб.

По словам Сергея Никулина, обеспечение требований и норм трудового законодательства — одна из приоритетных задач в области управления персоналом ЦДИ, где вопросам соблюдения норм трудового законодательства уделяется особое внимание.

«Для своевременного реагирования по фактам выявленных нарушений, выработки и реализации комплекса мер, направленных на их устранение и исключение случаев нарушений Трудового кодекса и нормативных актов ОАО «РЖД» в дальнейшем, в ЦДИ разработан порядок взаимодействия руководителей и специалистов причастных подразделений как на уровне структурного подразделения, так и на уровне региональной дирекции и филиала», — отметил он.



Без докладной записки начальника участка и письменного согласия работника трудиться в свой выходной сверхурочные часы оплачены не будут

ФОТОФАКТ



В Москве состоялась X отчетно-выборная конференция организации ветеранов (пенсионеров) войны и труда железнодорожного транспорта России. На конференции был избран новый состав Центрального совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта России. Председателем совета, взамен снявшего с себя полномочия Николая Грома, избран Николай Никифоров, председатель РОСПРОФЖЕЛ с 2004 года по март 2021 года.

«Задачи на ближайшее будущее сформулированы решением конференции, принято постановление и главная цель — его реализовать», — рассказал он о планах работы.

ДОКУМЕНТ

Цифра входит в оборот

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Идти в отдел кадров, чтобы подписать трудовой договор или какие-либо другие документы для удаленного трудоустройства, теперь совсем не обязательно. Сделать это можно удаленно, с помощью электронной подписи и без дублирования на бумажном носителе.

Такая возможность появилась благодаря изменениям, внесенным в Трудовой кодекс. Нововведения, определяющие на законодательном уровне порядок ведения и оборота электронных документов, расширяют возможности для удаленного трудоустройства.

«Теперь, — поясняет руководитель департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦН РОСПРОФЖЕЛ Александр Лоцагин, — соискатель может не только найти работу в регионе, удаленном от места, где он живет, но и дистанционно пройти собеседование, и даже заключить трудовой договор. Ведь электронный документооборот дает право, не посещая кадровую службу, подписать все необходимые для этого бумаги. Желательно, чтобы работодатель принял локальный нормативный акт, который бы четко конкретизировал нюансы возможности дистанционного оформления документов. Это значительно снизит число потенциально возможных конфликтов».

Также Александр Лоцагин отметил, что технически элек-

тронный документооборот может быть реализован на платформе «Работа в России», на портале госуслуг или в специальной информационной системе работодателя, если она соответствует требованиям Трудового кодекса.

При использовании системы работодателя потребуется его усиленная квалифицированная электронная подпись для подписания трудовых договоров, договоров о материальной ответственности, ученических договоров, договоров на получение образования без отрыва или с отрывом от работы, приказов (распоряжений) о применении дисциплинарных взысканий, при уведомлении об изменении условий трудового договора.

Кроме того, нужна будет усиленная подпись работника и при подаче заявления на увольнение, и его отзыве, а также при согласии на перевод. Расходы на обеспечение работников электронными подписями и на их обслуживание возложены на работодателя.

Руководитель правового департамента Федерации независимых профсоюзов России Юрий Пелешенко считает, что, поскольку в ходе эксперимента по внедрению электронного документооборота, проходившего с мая 2020 года до 15 ноября 2021 года в крупных компаниях (в том числе ОАО «РЖД»), жалоб не поступало, негативных последствий для наемных работников новый закон в себе не несет. Но бумажный документооборот, по его мнению, все еще необходим.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Функции требуют доработки

В начале этого года общественные инспекторы по безопасности движения поездов начали пользоваться платформой «Мобильный общественный инспектор». «Сигнал» выяснил, чего в ней не хватает.



Любовь ШАБАЛКИНА,
общественный инспектор по безопасности движения поездов Вологодского регионального центра связи:

— У платформы «Мобильный общественный инспектор» интуитивно понятный интерфейс, что делает работу с ним простой и удобной. Я без проблем загружаю информацию о проверках и замечаниях. В целом идея с созданием этой платформы кажется мне хорошей при дальнейшем ее развитии.

Лично мне не хватает возможности видеть отчетные данные, которые загружают мои коллеги. У нас в организации, кроме меня, обязанности инспекторов исполняют еще два человека. По итогам квартала общий отчет по РЦС делаю я, и для этого приходится запрашивать информацию у коллег. Если бы имелась техническая возможность видеть все сведения в рамках платформы, это бы здорово упростило работу.

Также было бы хорошо, если система могла бы автоматически формировать готовый акт проверки. Сейчас мы заносим актуальную информацию по замечаниям в приложение, чтобы руководитель мог оперативно на них отреагировать, а затем заполняем бумажный бланк с теми же сведениями, чтобы соблюсти установленный порядок. Кнопка «создать акт» в интерфейсе помогла бы сократить временные издержки на бумажную работу. Также сэкономила бы время и возможность создавать на платформе индивидуальные планы работы.



Дмитрий ШКОДИНОВ,
машинист железнодорожно-строительной машины Брянской механизированной дистанции инфраструктуры:

— Для улучшения работы с платформой нужно создать мобильное приложение для Android и iOS. Предоставить возможность инспектору просматривать и при необходимости править внесенные нарушения. Хорошо бы внедрить обратную связь «исполнитель — инспектор» в виде уведомлений на адрес электронной почты инспектора, внесшего замечание в приложение. Было бы неплохо, если бы имелась возможность заходить во вкладку «Нарушения» с главной страницы приложения.



Игорь ЛЯПУНОВ,
машинист эксплуатационного локомотивного депо Орехово:

— После фиксации нарушения нет возможности просмотреть или изменить запись о нем, посмотреть, куда и кому оно ушло.

Нет возможности посмотреть список экспертов, общественных инспекторов, ответственных за устранение. Не доступны замечания других общественных инспекторов: фото, текст, а это было бы, на мой взгляд, очень полезным обменом опытом. Видно только, в каком статусе сколько нарушений.

Следует установить просмотр зафиксированного замечания. Настроить корректность ввода даты, времени. Установить возможность ручного ввода станции или подъездного пути. Не работает «Библиотека».



Вячеслав ИГОШИН,
старший электромеханик Шумихинской дистанции электроснабжения:

— «Мобильным инспектором» пользуюсь с марта этого года. В целом задумка хорошая. С введением этой технологии смежные службы стали быстрее реагировать на замечания. Радует возможность наблюдать за работой инспекторов других дорог. Это создает здоровую конкуренцию.



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Тем не менее, ряд функций требует доработки. Например, платформа работает не стабильно, подвисает. Бывает, невозможно войти в систему, а когда замечаний много, они загружаются или очень долго, или вообще могут не записаться.

Выявленные нарушения я дублирую на бумажном носителе и сразу направляю конкретному адресату. И зачастую они устраниваются в тот же день. Поэтому, если сразу загрузить информацию на платформу не получилось, делать это на следующий день бессмысленно. Вот и получается разница — по бумажным протоколам у меня 448 замечаний, а в «Мобильном инспекторе» — только 180.

Чтобы сократить время передачи информации о нарушении от инспектора до исполнителя, нужно разрешить доступ к системе руководителям подразделений. Пока по электронной почте получается быстрее.

Определенные трудности вызывает и отсутствие некоторых дирекций в перечне. Например, я выявил нарушение, касающееся Дирекции капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения железных дорог, но направить его через «Мобильный инспектор» не могу, потому что ее в нем нет.

Также есть вопрос по начислению общественным инспекторам баллов за работу. Сейчас они начисляются только после устранения нарушения. Но ведь, по большому счету, инспектор на этот процесс повлиять не может.



Павел МОЛЧАНОВ,
машинист электропоезда пригородного движения, общественный инспектор труда Горьковской железной дороги:

— Программа нравится, но можно усовершенствовать. Необходимо добавить больше окон для заполнения данных по выявленному замечанию. К примеру, включить название перегона, номер поезда.

Когда я просматриваю статистику, то вижу низкий процент устраненных нарушений. Поэтому необходимо усилить контроль над соблюдением сроков отработки каждой записи в системе.

Сегодня регистрация замечаний общественного инспектора ведется и в электронном виде, и в бумажном. Мне кажется, что нет смысла выполнять

двойную работу. С появлением новой программы легче работать с документами в цифровом формате.



Алексей ЦУРЦИЛИН,
общественный инспектор по безопасности движения поездов Смоленской дистанции СЦБ:

— Работаю электромехаником СЦБ в Смоленской дистанции сигнализации, централизации и блокировки и считаю, что внедрение «Мобильного общественного инспектора» — это большой шаг вперед в деле общественного контроля обеспечения безопасности движения поездов.

Большим плюсом является уход от бумажных носителей, мобильность — вносить замечания можно в любом месте, нужен только смартфон и мобильный интернет, оперативность — занести замечание можно применительно к любой службе и любому предприятию.

Однако, как в любом новом проекте, система имеет ряд недоработок. Так, при внесении замечаний нет привязки к перегону, только к станции.

Отсутствует возможность корректно заносить время выявленного замечания, допустим, если работаешь в программе после рабочей смены либо на следующий день. При внесении группы замечаний, касающихся одного объекта проверки, необходимо каждый раз выбирать его при записи следующего замечания, на что уходит много времени.



Александр СТЕФАНОВ,
машинист эксплуатационного локомотивного депо Минеральные Воды:

— С помощью платформы инспекторы оперативно передают информацию о нарушениях безопасности движения с фото- и видеофиксацией. Прозрачность «Мобильного инспектора»

позволяет видеть их как экспертам, так и руководителям структурных подразделений, ответственным за своевременное устранение нарушений. Но, несмотря на удобства цифровой платформы, есть и ряд недостатков. Например, в перечень внесены не все станции и участки обслуживания, отсутствует возможность просмотра устранения нарушений, а в

отклоненных нарушениях нет возможности увидеть, почему это произошло, классификатор нарушений неполный.



Алексей СТЕЛЬМАШЕНКО,
технический инспектор труда Дорпрофжел на Красноярской железной дороге:

— В основе положительного эффекта от внедрения «Мобильного общественного инспектора» лежат три принципа.

В первую очередь, это доступность: любой инспектор имеет возможность при помощи собственного смартфона в режиме реального времени участвовать в предотвращении нарушений.

Если раньше замечания нужно было либо сообщать по телефону, либо заносить в специальные журналы, распечатывать соответствующий акт, заполнять его, подписывать, сканировать и отправлять по цепочке инстанций, то сегодня выявленное нарушение достаточно отправить с помощью «Мобильного общественного инспектора». Основное условие для этого — стабильное соединение с интернетом и наличие фотокамеры.

Второй — принцип оперативности и открытости: предупреждение о выявленном нарушении в тот же день доводится до владельцев процессов, призванных его устранить. Иногда общественнику приходится фиксировать замечания, не относящиеся непосредственно к его хозяйству. Цифровая платформа предусматривает учет и адресную отправку замечаний на экспертизу одному из ревизоров по направлению деятельности. А сам инспектор имеет возможность отследить факт устранения нарушения.

И, наконец, принцип превентивности — сигнал о нарушении поступает на ранней стадии его проявления, что позволяет предупреждать и ликвидировать возможные нежелательные события и происшествия на этапе их зарождения.

К сожалению, сейчас платформа не позволяет провести детальный анализ поданных нарушений ни по общественным инспекторам, которые их выявляют, ни по структурным подразделениям, куда они подаются, ни по самим нарушениям, их структуре, тяжести, стадии устранения.

Реализация функции анализа выведет платформу на новый уровень, где можно будет корректировать работу как общественных инспекторов, так и структурных подразделений, минимизируя риски сбоев в работе железнодорожного транспорта, отказов технических средств, повреждений устройств инфраструктуры и подвижного состава.



Алексей ДАВЫДОВ,
машинист моторвагонного депо Железнодорожная:

— При добавлении замечания на платформе система требует адресовать его той или иной службе. Количество этих служб достаточно внушительное, и лично я не знаю, за что отвечают некоторые из них. Хотелось бы, чтобы на платформу добавили их краткое описание.



Мargarита ШАХОВА,
дежурный по станции Перово:

— Следует усовершенствовать работу в системе «Мобильный общественный инспектор» в части выгрузки отчетов в режиме реального времени с доступом для председателей ППО и Советов всех уровней для подведения итогов работы по периодам и обобщения информации.



Андрей ВОИНОВ,
начальник района электроснабжения Курской дистанции электроснабжения:

— Есть ряд минусов. Так, некорректно работает «Поиск». При создании записи о нарушении отсутствует возможность поставить срок его устранения. Можно было бы поставить автоматическое напоминание об устранении тех или иных нарушений, например, сделать рассылку на почту каждую неделю или за любой другой период.

Не понятно действие системы по отклонению замечания: если его направили на исполнение не

тому человеку, то он просто его игнорирует, и оно висит. Можно было добавить критерий срочности замечания, расставить приоритет действий при устранении нарушений.



Владимир ХАЧАТУРЯН,
машинист эксплуатационного локомотивного депо Саратов-Пассажирское:

— Два года пользуюсь приложением «Мобильный общественный инспектор». Работа в удаленном режиме онлайн на веб-сервере — это оперативность, мобильность, мгновенная фиксация замечаний и внесение их в программу. Очень удобно, находясь на рабочем месте, не откладывая на потом, зафиксировать и обработать замечания, а главное, это экономия времени на обработку информации. Кроме того, если замечание требует оперативного решения, программой предусмотрено экстренное реагирование на устранение нарушения. Если программу установить в виде мобильного приложения, было бы актуальнее для пользователей.

Есть неудобства во внесении замечаний, например, невозможно привязать его к конкретному месту (замечание по перегону привязываем к станции). Раньше были эксперты, которые могли проконсультировать, после обновления программы их не видно и не виден ход событий.

Желательно расширить список ответственных организаций, например, «ТМХ-Сервис», так как, когда замечания по локомотиву вносим на ТР, а они отписываются в несоответствии замечаниям, в итоге решения нет.



Наталья ЛАРИОНОВА,
технический инспектор труда Дорпрофжел на СвЖД:

— Конечно, с внедрением «Мобильного общественного инспектора» эмоций у инспекторов было предостаточно, и не все они вначале были положительные. Ведь не у каждого сформирован навык работы в приложениях смартфона, были трудности к подключению, не у всех есть рабочее место с компьютером.

Но постепенно работа совершенствуется. В рамках внедрения программы МОИ проводятся совмест-

ные совещания с аппаратом ревизоров по безопасности. Ревизоры и инспекторы вместе разбирают вопросы по порядку, качеству выявления и занесения замечаний в цифровую систему.

Была разработана и памятка по порядку ввода замечаний.

Совместное решение проблем безопасности движения позволяет общественному инспектору увидеть в ревизоре по безопасности не злого проверяющего, а наставника и коллегу. Повысилось и качество обратной связи, выросла заинтересованность в общественном контроле.

Не отстает в освоении технологии и профсоюзная организация Сургутского филиала Дорпрофжел как в вопросах использования приложения, так и в общих проблемах безопасности. Хороший пример — внедрение предложения общественного инспектора Сургутского центра организации работы железнодорожных станций Ивана Балханцова. Он обратил внимание, что в нарушение п.60 приложения 10 к Правилам технической эксплуатации в пункте 3.13 Техническо-распорядительного акта железнодорожной станции Сургут не прописан порядок согласования зезда-выезда на пути общего пользования, на которых выполняются погрузочно-разгрузочные работы.

Со временем профсоюзу полностью передадут цифровую платформу, что повысит организационную роль профактива в программе. Переход на цифровые технологии сбора и обработки информации неизбежен, поэтому, несмотря на некоторые организационные трудности, общественный контроль в программе «Мобильный общественный инспектор» — это всерьез и надолго.



Владимир МАТВЕЕВ,
помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург-Финляндский:

— Цифровая технология — вещь необходимая. Все выявленные неисправности напрямую поступают в ревизорский аппарат Октябрьской дирекции тяги. Это способствует своевременному их устранению.

Впрочем, есть и пожелания в совершенствовании технологии, например, проработать механизм взаимодействия со сменными службами.



ВАКЦИНАЦИЯ

ПРОТИВ НОВОЙ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ



Гам-КОВИД-Вак (Спутник V)

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

Требуется двукратная иммунизация

Спутник Лайт

Векторный препарат на основе аденовируса человека, который используется для транспортировки генетической информации коронавируса SARS-CoV-2.

Не требует введения второй дозы

ЭпиВакКорона

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

Требуется двукратная иммунизация

КовиВак

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

Требуется двукратная иммунизация

ВАКЦИНЫ БЕЗОПАСНЫ И ЭФФЕКТИВНЫ

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

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

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ИММУНИТЕТ

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

Имеются противопоказания:

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

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

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

ВАКЦИНЫ ЗАЩИЩАЮТ ВАС И ТЕХ, КТО ВОКРУГ ВАС

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

НАУКА

Беспилотники в мегаполисе

В Пекине в конце ноября в коммерческую эксплуатацию ввели роботизированные такси.

Как пишет РИА «Новости», первые лицензии операторов коммерческих беспилотников с шашечками получили стартапы Apollo Go и Pony.ai — они вывели свои роботакси на дороги пекинской зоны экономико-технологического развития.

Автономные таксомоторы будут колесить по дорогам общей протяженностью 350

км. Вызвать их может любой желающий через мобильное приложение или на специальной остановке.

Операторы роботакси намерены расширить свой бизнес. Так, по планам, Apollo Go будет действовать в 65

городах к 2025 году и в 100 городах Китая к 2030-му.

К тому моменту службы ро-

ботакси будут контролировать до 60% китайского рынка мобильности по требованию.



ТРАДИЦИИ

«Хунхуз» и другие

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Эру бронепоездов в России открыла Первая мировая война. Одним из первых и самых известных был «Хунхуз» — серия из четырех бронепоездов. Впрочем, не все они выдержали испытание первым боем.

Преимущество германской армии в тяжелой артиллерии русское командование пыталось компенсировать новациями вроде бронепоездов, которые позволяли осуществлять быстрый маневр артиллерии с одного участка фронта на другой. Осенью 1915 года были разработаны генерал-майором Михаилом Колобовым и построены бронепоезда «Хунхуз» № 1, 2, 3 и 5. Свое название машина получила в память о службе Колобова на Дальнем Востоке (хунхузами в Маньчжурii называли бандитов).

Головной «Хунхуз» передали 1-й Заамурской железнодорожной бригаде. По одному такому же бронепоезду получили 2-я и 3-я Заамурские и 2-я Сибирская железнодорожные бригады.

Каждый бронепоезд состоял из бронепаровоза на базе паровоза серии «Ов» (в обиходе «Овечки») и двух двухосных бронеплощадок. Толщина брони — 12–16 мм.

Команда бронепоезда состояла из трех взводов (пулеметного, артиллерийского и технического) — 94 человека, из них четыре офицера, которым был создан относительный комфорт для боевой работы. Бронеплощадки были с паровым отоплением, тепло- и шумоизоляцией — стенки обшиты 20-миллиметровыми листами пробки и 6-миллиметровой фанерой. Командир бронепоезда в бою руководил экипажем из наблюдательной башенки на бронепаровозе.

9 сентября 1915-го «Хунхуз» под командованием поручика Крапивникова отбыл на фронт. Однако первый же бой оказался для него последним.

Выдвинувшись к австрийским позициям, бронепоезд открыл их фланговый обстрел, заставив врага отойти на вторую линию обороны. Придя в себя, австрийцы открыли ответный огонь. При этом передовая платформа сошла с рельсов, а австрийский снаряд разворотил путь позади бронепоезда. «Хунхуз» оказался заблокированным.

Потеряв офицера и четырех солдат убитыми, экипаж пеш-

Историки считают, что бронепоезда типа «Хунхуз» были одними из лучших в Первой мировой войне. По вооружению, плотности огня, толщине брони и по маневренности их лишь немного превосходил только бронепоезд «Генерал Анненков».

ком вернулся в свои окопы. Бронепоезд оставался на нейтральной полосе до лета 1916 года, когда был отбит нашими. Восстановлению он уже не подлежал.

Однотипные бронепоезда № 2, 3 и 5 позднее действовали в «Брусиловском прорыве». № 2 затем воевал и за красных, и за белых, № 5 — у петлюровцев, поляков и красных. № 3 белочехи уволокли в Китай. Говорят, последний раз его видели в войсках генерала Цзан Чжун-чана по прозвищу Генерал Собачье Мясо в провинции Шаньдун.

Историки считают, что бронепоезда типа «Хунхуз» были одними из лучших в Первой мировой войне. По вооружению, плотности огня, толщине брони и по маневренности их лишь немного превосходил только бронепоезд «Генерал Анненков».

Знаком нашего устройства	Предсказатель	Постель для Шарика	Человек Держинского						«Пушной мелиоратор»
			Клубок проволоки	«Горячая сотня»	«Хорошо подкованные» войска				«Цветной ушиб
Должность Микояна	Слеп про колдовское озеро								Валенок по-индейски
			Японская борьба	«Криволинейка»	Стихотворный размер				
Бродяга с деньгами	Тетеревинная «стрелка»			В составе эскадры XX века					
								«Белая шаль» зимы	Придорожное или интернет
									Женщина на карте
			Милонидность девицы	«Уступчивый» водопад					
					Агентство по запуску шаттлов				
			Цветок Будды	Ковш	Сатирик Смолин				
			Салат из перца		Пускал пузыри из трубки				
Жаркое место под солнцем				Гастрольный марафон	Характер с причудами				
Примечательного мира	Пауза в тяжелой работе	Бывшая столица Польши							
			«Для красоты» у кота	Делитель человечества					
Проигрываш в пух и прах	Ремесленник на дому								
			Вода, у которой сладкая жизнь	«Раунд» карточной игры				Чешский бальный танец	Потеря «с концами»
Важность, спесь	«Кейс» нищего			Титул сына Атоса					
	Линза, обращенная к глазу	Пронзительная струна осколком эха	Рыба рода ельцов	Минеральная желтая краска	С ярмом на шее			Киноошибка	Крупное дерево
				Бахвальство					
	«Лохматый трофей»	Мститель с рапирой			Живёт рядом с Леной				
				Родня лам					

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 41

По горизонтали: Гипноз. Аромат. Мишура. Пролом. Милан. Лом. Тягота. Слононок. Прогиб. Ирина. Куба. Торф. Фуг. Ложа. Дитя. Бомба. Псина. Идол. Шип. Опахало. Жабры. Дню. Детище. Тес. Спаржа. Танкист. Армян. Икар. Аврора. Громада.

По вертикали: Лампас. Роконо. Самолетик. Груз. Пламя. Орало. Тимон. Лена. Игрок. Атрибут. Мохи. Пара. Гуфи. Батя. Нож. Лапка. Бедлам. Милорд. Наполеон. Ишан. Нил. Пыж. Мимика. Сестра. Отара. Уста. Жанр. Стяг. Жар. Анр. Ним. Сад.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ШКОЛА

Ритм жизни Натальи Минюковой

АНАТОЛИЙ БОЛДЫРЕВ,

Дирпрофжел на ЗСЖД
КЕМЕРОВО

Утром председатель первички новокузнецкой школы-интерната № 19 ОАО «РЖД» Наталья Минюкова готовит культурно-спортивную программу для коллег-учителей, а во второй половине дня уже в роли воспитателя учебного заведения вместе со школьниками открывает тайну «Патагонского экспресса».

«Ну как же, — говорит сама себе, — перед работой не поработаю». Завтра надо к юбилею Западно-Сибирской железной дороги с детьми викторину провести, а на Дню матери — отрепетировать концерт, подарки от профсоюзной организации разложить по коробкам. В перерыве между праздниками еще в детский дом надо съездить, в дом ветеранов. А собаки как в питомнике без нашего посещения?

Волонтерство с Минюковой (на фото в центре) становится не просто благородным делом — пришли, нанормили, погладили, одели, обули. Нет, прежде всего это общение с теми, кто в нем нуждается. Вопросы, ответы, истории. И в этих историях, с ветеранами например, становится понятно, что мир гораздо больше, чем есть. А ей как

воспитателю важно, чтобы дети вынесли из этих встреч добро, милосердие, понимание своей необходимости, нужности.

«Ритм жизни Натальи Николаевны в голове не укладывается — как за один день можно столько успеть, — говорит директор школы-интерната Ирина Пугачева. — Мы вместе до 2006 года работали в обычной новокузнецкой школе № 6. Когда меня позвали руководить отраслевым учебным заведением, я даже себе не представляла, что Наталья Николаевна откажется перейти со мной».

Но она согласилась. Вместе с детьми они начинали 15 лет назад путь в железнодорожную профессию, о которой понятия раньше не имели. История магистралей, люди, интересные факты, уникальные предметы. Учились и вместе со школьниками сразу трансформировали знания в творческие проекты.

Обычная, кажется, железнодорожная викторина, в какие дети играют в десятках отраслевых центров и школ. Но вместе с вопросами о самом первом в стране Витебском вокзале в Петербурге и Царскосельской железной дороге Минюкова придумывает головоломку в виде немецкого слова Bahnhof. «Это железнодорожный город в Германии, слово bahnhof переводится как «вокзал», — поясняет Наталья Минюкова.

Или узкоколейка «Патагонский экспресс». Люди путешествуют по Аргентине на старин-

Игра учит правильно договариваться с партнерами, в результате чего улучшается взаимодействие, а значит, технологический процесс отрасли

ном паровозе, как вдруг в пути на них нападают грабители. «Отбирают деньги, ценности и исчезают. Шок! Беда! Но как только пассажиры прибывают на конечную станцию, им все это возвращают, торжественно сообщив, что они стали участниками уникального шоу», — эмоционально рассказывает Наталья Николаевна.

А чего стоит уникальная игра «Управление железнодорожным бизнесом», в числе авторов которой и председатель первички.

«Игра с самого раннего возраста бросает детей в реальные производственные обстоятельства, где требуется быстро и четко соображать, принимать решения. Участники делятся на восемь команд, имеющих статус

компании. Каждая компания владеет равным количеством активов. Это вокзалы, участки пути, депо и ресурсы. В зависимости от активов компания выбирает вид бизнеса: вокзальный, грузоперевозки, пассажирские перевозки, вагоноремонтный или топливный. Задача компании захватить лидерство на рынке», — поясняет Наталья.

Но вместе с тем игра учит правильно договариваться с партнерами, в результате чего улучшается взаимодействие, а значит, технологический процесс отрасли.

По словам коллег, Минюкова удивляет их каждый день, доставая из своей творческой шкатулки, как в знаменитом произведении, то, чего не может быть.

От смелых идей с детьми к смелым свершениям с коллегами первички, которой она руководит уже восемь лет. Главный упор делает на здоровый образ жизни. Спортсменка и по плаванию, и легкой атлетике и спортивной гимнастике, она с удовольствием участвует в городских и областных соревнованиях. Организует для коллег забеги, веселые старты, футбольные баталии, теннисные турниры.

«Каждый человек в нашей профсоюзной команде должен быть разносторонним, — уверена Наталья. — Поэтому и в театр ходим, и конкурсы устраиваем. К примеру, на лучшего кулинара или парикмахера среди женщин, или на лучшего плотника для мужчин».

С ее легкой руки в профсоюзной жизни школы участвуют не только взрослые, но и дети, которые из приобретенных профсоюзом материалов (дерева, тканей, бижутерии, картона) создают сувениры, открытки, куклы, подарочные аппликации. Сувениры ребята дарят ветеранам, воспитанникам детских домов, гостям школы.

Большинство выпускников новокузнецкой школы-интерната № 19 ОАО «РЖД» поступают в отраслевые учебные заведения, причем не только в Сибири, но и Петербурге и Москве. За время работы в школе-интернате Минюкова вместе с коллегами дала путевку в жизнь десяткам талантливых юношей и девушек, которые всегда с благодарностью вспоминают школьные годы. Звонят, пишут, разделяя с Натальей Николаевной свои успехи.

ВETERАНЫ

Парикмахер от профсоюза



ФОТО АВТОРА

ИРИНА ТОКАРЕВА,

Дирпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Пенсионеры Нижнетагильского региона Свердловской магистрали бесплатно получили услуги парикмахерского салона. Это стало возможно благодаря инициативе молодых железнодорожников.

Совет молодежи Нижнетагильского филиала Дирпрофжел на СвЖД провел акцию «Серебряная звезда», в рамках которой неработающие пенсионеры совета ветеранов Нижнетагильского региона могли бесплатно освежить свои стрижки и уложить волосы.

Студенты института подготовки кадров не только привели в порядок локоны, но и приятной беседой помогли расслабиться своим клиентам.

«Считается, что любые перемены к лучшему, а еще — хорошая стрижка поднимет настроение, — уверена организатор акции, председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Смычка Юлия Истомина. — После мероприятия участники делились эмоциями о своем преображении за чашечкой чая».

Члены совета ветеранов оставили молодежи открытое письмо. «Мы получили положительные эмоции от теплого отношения организаторов акции, остались довольны стрижками и укладками наших седых волос. Большое спасибо», — написали они.



ФОТО АВТОРА



ФОТО АВТОРА

Сигнал

Газета «Сигнал» зарегистрирована
Комитетом Российской Федерации по печати.
Регистрационное свидетельство № 012726.
Учредитель: Общественная организация —
Российский профессиональный союз
железнодорожников и транспортных
строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

Главный редактор: Н. ПАШНАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: О. ПРЯМИЦЫНА
Ведущий дизайнер: С. ПРОТАСОВА

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

Телефон: (499) 262-17-66

Факс: (499) 262-08-13

Интернет: <http://rosprofzhel.rzd.ru>

E-mail: pashkalovan@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru

PryamitsynaOV@chrpgt.org.rzd

Инtranet: <http://10.248.11.133>

volkovamn@chrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.
ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ»
ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда»
125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72,
(495) 941-31-62

<http://www.redstarph.ru>

E-mail: kr_zvezda@mail.ru

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

Индекс в электронном каталоге АО «Почта
России» — ПП331

Общий тираж: 96 880 экз.

Номер подписан: 30.11.2021 г. №