Сигнал

№37 (889)

19 — 25 ОКТЯБРЯ 2017 ГОДА

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г. ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Счастливое число 13

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

ЗНАК ПАМЯТИ СТР. 2

МЕНЬШЕ, НО НЕ ЛУЧШЕ СТР. 2

ВИКТОРИНА ДЛЯ ИНСПЕКТОРА СТР. 6

КОТА ПРИРАВНЯЮТ К РОСКОШИ СТР. 8

ПЛЕНУМ

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Профсоюз предложил ОАО «РЖД» провести единовременную индексацию заработной платы работников на 4% с 1 февраля 2018 года. Согласно уровню прогнозируемой на будущий год инфляции, заложенной в проект федерального бюджета.

Об этом на IV пленуме РОСПРОФЖЕЛ рассказал председатель профсоюза Николай Никифоров.

Профсоюз уделяет большое внимание совершенствованию системы оплаты и мотивации труда, предлагая работодателям различные варианты стимулирования. В этом году, например, помимо индексации, РОСПРОФЖЕЛ предложил компании «РЖД» вспомнить опыт МПС, где работникам выплачивали 13-ю зарплату.

«Учитывая особую значимость материальной мотивации результативного труда, в целях сопричастности всех сотрудников с результатами работы компании профсоюз предложил стимулировать работников по итогам года с учётом личного вклада железнодорожника, его квалификации и стажа — как это делается в Московском и Санкт-Петербургском метрополитенах, Мостотресте №11 и организациях Западно-Сибирских транспортных строителей», — проинформировал лидер РОСПРОФЖЕЛ.

По его словам, ОАО «РЖД» предложение поддержало, и до 1 ноября компания должна определиться с выплатой за 2017 год. Неделю назад профсоюз направил в РЖД дополнительные предложения по этому вопросу.

> «Молодым работникам ОАО «РЖД», работающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, будет выплачиваться процентная надбавка к зарплате с первого дня работы

Кстати, недавно решили проблему, которой профсоюз занимался почти три года. Теперь молодым работникам ОАО «РЖД», работающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, будет выплачиваться процентная надбавка к зарплате с первого дня работы там, где власти регионов приняли такое решение.

Ещё в начале года на фоне роста объёмов перевозок в филиалах «РЖД», дочерних обществах, а также компаниях, работники которых являются членами РОСПРОФЖЕЛ, в добровольно-принудительном порядке применялся режим неполной занятости. Так, например, в марте по сокращённой рабочей неделе трудились 14,7% железнодорожников, 8,6% в ООО «ТМХ-Сервис». Профсоюзные организации боролись против такого режима работы. И с мая его отменили в РЖД, при этом в филиалы были направлены дополнительные средства на оплату труда. Аналогичные решения были приняты во многих дочерних обществах.

В этом году на большинстве предприятий и организаций преодолена тенденция снижения реальной зарплаты. Так в ОАО «РЖД» средняя зарплата за 9 месяцев составила 49553 рубля с ростом к аналогичному периоду 2016 года на 7,7%, реально же она выросла на 3,5%. В других организациях рост примерно такой же, но есть предприятия, где она выросла до 38,5%.

Однако, как рассказал Николай Никифоров, есть компании, где объём работ снижен, до сих пор применяется режим неполного рабочего времени, уменьшилась и реальная зарплата работников. Это такие компании, как «Калужский завод «Ремпутьмаш» (снижение реальной зарплаты на 7,2%), «Первая нерудная компания» (3,8%), «Вагонреммаш» (4,0%), «ЭЛТЕЗА» (3,7%), «Росжелдорпроект» (2,5%), «Сибмост» (9,1%), «Сибгипротранс» (13,0%).

Есть вопросы и по индексации. Например, в Санкт-Петербургском метрополитене она выросла на 7,7%, в Московском — на 3,5%. А вот в компаниях «Вагонреммаш», «Росжелдорпроект», «Алатырский механический завод», «СТМ-Сервис», на заводах группы «Ремпутьмаш» индексацию ждут до конца года, ведь коллективными договорами её сроки предусмотрены во втором полугодии. Под вопросом повышение зарплаты в Первой нерудной компании, ТрансВудСервисе, Люблинском литейно-механическом заводе, Рославльском вагоноремонтном заводе. В этих организациях конкретные сроки индексации не установлены.

Поддержали в трудную минуту

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

МАРИЯ БОНДАРЕНКО,
Дорпрофжел на Северо-Кавказской дороге
РОСТОВ-НА-ДОНУ

В семье монтёра пути Сальской дистанции пути Северо-Кавказской магистрали Сергея Лобанова произошла трагедия.

Его восьмилетняя дочь Катя перенесла ишемический инсульт с отёком головного мозга. Ребёнок был экстренно доставлен в нейрохирургическое отделение Ростовской областной больницы, где ему сделали две операции. В одночасье семья Лобановых оказалась в тяжёлой ситуации — за девочкой требовался уход, нужно было покупать дорогие лекарства, а дома ещё одна дочь — четырёхлетняя Алёна.

Как рассказала председатель ППО Сальской дистанции пути Елена Литвинова, на помощь пришёл коллектив, в котором все — члены РОСПРОФЖЕЛ. Они поддержали своим участием. Помогли материально. По ходатайству руководства и профсоюзного комитета помощь оказали Дорпрофжел на СКЖД и дирекция инфраструктуры.

Сегодня к Кате вернулась речь, девочка находится на реабилитации в областной клинической больнице вместе с мамой.

«Огромное спасибо всем, кто не оставил нас один на один с бедой, поддержал в трудную минуту, — говорит Сергей Лобанов. — Знал, что первым на помощь всегда приходит профсоюз, теперь вот и сам убедился в этом».

В дистанции пути Сергей работает почти семь лет. Он активно участвует в профсоюзной жизни коллектива, помогает профкому в работе.

СИГНАЛ
№37 (889) 19 — 25 октября 2017 года

Знак памяти

ФОТО АВТОРА

Кроме памятного знака на Мамаевом кургане появилась «Аллея памяти»

ИНИЦИАТИВА

ЯНА МИХАЙЛОВА,
внешт. корр. «Сигнала»

На Мамаевом кургане открыли памятный знак железнодорожникам — защитникам Сталинграда и высадили 900 деревьев и кустарников на «Аллее памяти».

«Это знаменательное событие позволит сохранить память о подвиге железнодорожников во время Великой Отечественной войны и говорит о признании огромной роли железнодорожного транспорта в исходе Сталинградской битвы», — отметил председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров

Памятный знак выполнен из карельского мрамора, на нем нанесена надпись: «Вечная память железнодорожникам, павшим, защищая Сталинград! Вечная слава выстоявшим и победившим!».

Инициаторы установки памятного знака — Волгоградская территориальная организация РОСПРОФЖЕЛ и её председатель Николай Епишин.

В годы Великой Отечественной войны железнодорожники внесли весомый вклад в боевой и трудовой подвиг страны. Так, например, только для сражавшихся на Волге частей Красной Армии за полгода было доставлено более 340 тысяч вагонов с техникой, боеприпасами, горючим и продовольствием. А в 1942 году всего за полгода была построена Волжская рокада. Ни раньше, ни позже этого времени никто и никогда в мире не монтировал столь протяжённые железнодорожные пути с такой невероятной даже для военных лет скоростью.

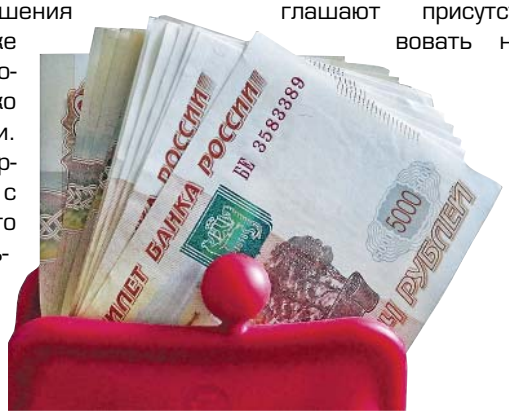
Когда «забывают» оплатить

ПРАВОВАЯ ИНСПЕКЦИЯ

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на Куйбышевской дороге
САМАРА

В очередной раз остался неоплаченным труд в выходные дни по сопровождению вагона-путеизмерителя и вагона-дефектоскопа в Кузнецкой дистанции пути. Чтобы деньги работникам начислили, вновь пришлось вмешиваться профкому и профсоюзной правовой инспекции.

«Подобные нарушения фиксируются уже на протяжении многих лет, и не только в этой дистанции. Столь явное упорство идёт вразрез с нормами трудового права, свидетельствует о пренебрежении к закону», — считает главный правовой инспектор Дорпрофжел на Куйбышевской дороге Ирина Илюхина.



Есть и другие примеры, когда администрация «забывает» компенсировать работникам вовлечённость в производственные дела в нерабочее время. Так, в Рузаевской дистанции гражданских сооружений сменные распределители работ диспетчерских пунктов вполне себе безвозмездно охвачены внеурочной технической учёбой. Инспекция внесла представление об устранении нарушения.

«Это не только нарушение закона, но и Коллективного договора, который установил гарантированно оплачивать каждый час технической учебы в нерабочее время в размере соответствующей доли тарифной ставки или оклада», — отмечает правовой инспектор Пензенского филиала Дорпрофжел Наталья Ковергина.

Схожая ситуация произошла в эксплуатационном локомотивном депо Абдулино. Здесь людей в нерабочее время приглашают присутствовать на Днях безопасности, инструктажах, но в табеле учёта рабочего времени это не отражают. «Настаиваем на исполнении трудового законодательства. Работникам, участвовавшим в указанных мероприятиях, должен быть выплачен дифференцированный заработок», — уточнила правовой инспектор Самарского филиала Дорпрофжел Галина Фатеева.

Меньше, но не лучше

ПРОБЛЕМА

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на Свердловской дороге
ЕКАТЕРИНБУРГ

Выявлена основная причина напряжённой ситуации по обеспечению спецодеждой и спецобувью работников Свердловской магистрали.

«Анализ за девять месяцев выявил коренную причину данной проблемы, — сообщил главный технический инспектор Дорпрофжел на СвЖД Дмитрий Москалюк. — При планировании бюджетов подразделений на текущий год руководством дирекций утверждались заметно заниженные от плана объёмы поставок, что привело к проблемам и необходимости подготовки значительных дополнительных заявок в течение года». Так, только Свердловская дирекция инфраструктуры на четвёртый квартал дополнительно запросила спецодежды на 15,6 миллиона рублей.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Бюджет затрат на СИЗ меньше обоснованной заявки

Впрочем, и сегодня выявляются примеры необоснованного снижения плана финансирования на приобретение спецодежды в целях исполнения экономических показателей подразделений. То есть во главу угла становится экономия бюджета, а не безопасные условия труда. Например, бюджет затрат на СИЗ по дистанциям пути Сургутского региона составляет от 36% до 70% от обоснованной заявки подразделений. «Риск не обеспечения специальной одеждой и обувью работников остаётся и на 2018 год», — говорит Дмитрий Москалюк.

ФОТОФАКТ

Более 3,5 тысячи студентов и сотрудников Сибирского государственного университета путей сообщения поздравили с 85-летием свою «Alma mater» флешмобом.

Они выстроились на спортивной площадке вуза в слова «85 лет» и выпустили в небо тысячи воздушных шаров.

«Акция состоялась благодаря активной поддержке руководства, профсоюзного актива, профессорско-преподавательского состава и студентов», — отметил председатель профсоюзной организации студентов СГУПСа Алексей Абраменко.

Кстати, за время работы из стен вуза вышли более 70 тысяч квалифицированных специалистов.

НОВОСТИ

ПАРТНЁР ЛОЯЛЬНОСТИ

В Московско-Смоленском регионе Допрофжел на Московской магистрали появился новый партнёр программы лояльности. Это фитнес-клуб «JoyFit» в Калуге.

Членам РОСПРОФЖЕЛ при предъявлении электронного профсоюзного билета, в том числе их ближайшим родственникам, а именно родителям, мужьям, жёнам и детям предоставляется 16% на покупку абонемента с безлимитным клубным членством базовой стоимости.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ УПОЛНОМОЧЕННЫХ

Уполномоченные по охране труда Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры высказали предложения по совершенствованию условий общественного контроля. На совещании, посвящённом организации работа уполномоченных, было предложено установить камеры видеонаблюдения в наиболее травмоопасных производственных зонах, повысить внимание к обучению уполномоченных, а также принять меры к усилению их мотивации.

Молодёжь в дефиците

ИНТЕРВЬЮ

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Ужесточение требований к качеству ремонта вагонов и новые правила их допуска на инфраструктуру внесли коррективы в работу ремотных предприятий. О том, как в новых условиях предприятия работают, рассказал председатель первичной профсоюзной организации вагоноремонтных компаний Юрий Петькин.

— Юрий Валентинович, что изменилось?

— Если раньше за качество ремонта отвечал собственник подвижного состава, и владельцу инфраструктуры спросить с него было практически невозможно, то в прошлом году Минтранс возложил ответственность за качество ремонта на предприятие, его производящее.

А на владельцев инфраструктуры — допуск на неё подвижного состава только при его соответствии установленным нормам и правилам. Ремонтные предприятия теперь обязаны иметь так называемый номер клеймения. А приёмщики из ОАО «РЖД» при выходе из ремонта проверяют каждый вагон на 61 параметр.

— Ну это же привело к тому, что в ремонтном-вагонном хозяйстве порядка стало больше?

— Да. Сегодня в вагонном хозяйстве РЖД доля брака не превышает 16-18%, в частных ремонтных депо этот показатель составляет 24-26%. Количество отказов в вагонном комплексе по сравнению с прошлым годом уменьшилось на 30%.

Но надо всё-таки и о работниках ремонтных компаний думать — были случаи необоснованной приостановки работы. Например, в депо Нижнеудинск приезжали с проверкой от службы вагонного хозяйства Восточно-Сибирской дороги четыре раза за одну неделю, и это только в сентябре! От «несогласованности» действий руководителей вагонных служб дорог и предприятий страдают прежде всего люди. Ведь при необоснованной приостановке работы колёсно-токарного станка у токаря образуется простой, нет выпуска вагонов — весь коллектив теряет в зарплате!

> «Скажу одно: профсоюзный лидер никогда не должен сдаваться, опускать руки и идти на невыгодный для работников компромисс с работодателем

— Профсоюзной организации вагоно-ремонтных компаний в этом году исполнилось 10 лет. Как всё начиналось?

— В 2007 году была создана наша организация. Профсоюзный актив был мощный — на 48 предприятиях из 124 работали освобождённые председатели первичных профсоюзных организаций. Был заключён коллективный договор — один из самых сильных на сети. Главным заказчиком ремонта и собственником подвижного состава было ОАО «РЖД». Основной задачей коллектива было выполнить план ремонта. Профсоюзная организация контролировала условия и режим труда и отдыха — в цехах появились кондиционеры, бутилированная вода, тогда средств на содержание санитарно-бытовых помещений не экономили.

— Но начались реформы...

— Да, в 2011 году дирекция прекратила свою работу, а на её базе создали три дочерних общества — компании «ВРК-1», «ВРК-2», «ВРК-3». Было принято единственно правильное (и время это подтвердило) решение — оставить единую профсоюзную организацию на три компании. В таком качестве мы и вошли в рынок. К чести топ-менеджмента нужно сказать

— мы всегда находили общий язык. Конечно, многочасовые споры и дебаты о социальных благах для работников порой заходили в тупик. Но мы всегда ощущали весьма действенную поддержку РОСПРОФЖЕЛ, а также дорожных территориальных организаций профсоюза. Председатель профсоюза Николай Никифоров неоднократно встречался с руководством компаний, а лидеры на местах оказывали профактиву юридическую помощь, помогали в обучении, привлекали к массовым акциям профсоюза. Благодаря единой политике положительно решаются вопросы индексации зарплаты, компенсации проезда работникам и членам их семей, льгот для пенсионеров. Скажу одно: профсоюзный лидер никогда не должен сдаваться, опускать руки и идти на невыгодный для работников компромисс с работодателем. Есть много способов убедить руководителей в положительном решении того или иного вопроса. Порой небольшая финансовая выгода, достигнутая за счёт экономии на людях, оборачивается гораздо большими затратами для предприятий. И руководство это понимает. В жёстких условиях рынка компании борются за заказ на ремонт каждого вагона, доходы от которого гарантируют сотрудникам социальное обеспечение и выполнение гарантий по коллективным договорам.

— И каковы перспективы?

— В трёх компаниях действуют коллективные договоры до 2019 года. Отличия в них есть, но не принципиальные. Индексация зарплаты проводится своевременно, задержек по выплате заработной платы и отпускных — нет. Вопросы обеспечения спецодежды находятся на постоянном контроле, недавно мы от имени профсоюзного комитета объявили благодарность коллективу аппарата управления ВРК-3 за своевременное и в полном объёме обеспечение спецодеждой, причём её качество — на высоте. Во всех депо создаётся резерв на случай перебоев с поставками.

— А в двух других ВРК как дела со спецодеждой?

— В ВРК-2 по первому полугодию были некоторые перебои, сейчас нагнали, к ВРК-1 претензий практически нет.

— Молодёжь работать приходит?

— Молодёжь, к большому сожалению, — не наш «конёк». Тяжёлый труд и невысокая зарплата сказываются не в нашу пользу, хотя в то же время средний возраст председателей первичек значительно «помолодел». Уже неплохо зарекомендовали себя председатели ППО Анна Дубровская из депо Гороблагодатская, Елена Лисунова из Батайска, Ольга Петрова из Серова-Сортировочного, Елена Попова из Сальска. Надеемся, что дальнейшее развитие железнодорожного транспорта приведёт к расширению ресурсной базы, что привнесёт в нашу жизнь больше стабильности. Тогда и молодёжь — талантливая и трудолюбивая — будет активнее пополнять ряды ремонтников.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

В жёстких условиях рынка компании борются за заказы на ремонт подвижного состава

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

В ремонтных компаниях положительно решаются вопросы индексации зарплаты, компенсации проезда работникам и членам их семей, льгот для пенсионеров

СИГНАЛ
№37 (889) 19 — 25 октября 2017 года

Требуют

На VI Пленуме РОСПРОФЖЕЛ был рассмотрен широкий круг вопросов. По ряду из них были

Оптимизация и текучесть кадров

Надежда Брускова,
электромеханик Санкт-Петербург-Финляндской дистанции СЦБ Октябрьской дирекции инфраструктуры, председатель ППО:

— Необходимо вынести на обсуждение количественный анализ по вопросам оптимизации численности работников массовых профессий. Во всех дистанциях СЦБ идёт процесс сокращений при фактической нехватке квалифицированных работников профессии электромеханик СЦБ. Для выполнения графика техобслуживания и выполнения технологии производства работ обеспечить работу линейного штата в «два лица» становится всё труднее.

Второй вопрос — текучесть кадров. В дистанциях СЦБ в черте города Санкт-Петербург уже много лет не решается данная проблема. Это обусловлено тем, что уровень заработной платы рабочих профессий соответствующей квалификации по городу выше, чем по железной дороге.

Работа уполномоченных по охране труда должна измениться

Николай Горностаев,
председатель ППО Центральной станции связи:

— Для выполнения требований безопасного производства работ и соблюдения условий по охране труда в ЦСС действует система общественного контроля. В сентябре с уполномоченными по охране труда проведены совещания, семинары, обсуждены вопросы по улучшению работ. Были сформулированы предложения в Положение об уполномоченном лице по охране труда. Во-первых, дать право ППО структурных подразделений устанавливать количественный состав уполномоченных, учитывая при этом территориальные особенности. Во-вторых, выбор осуществлять из числа работников, изъявивших желание заниматься вопросами охраны труда. В-третьих, при рассмотрении итогов работы по КСОТ-П отдельным пунктом разбирать результаты работы уполномоченных по охране труда. В-четвёртых, ввести на предприятии звание старшего уполномоченного по охране труда для организации работы. Предусмотреть рабочие блокноты, знаки уполномоченных. Разработать положение о смотре-конкурсе «Лучший уполномоченный по охране труда». В-пятых, разработать порядок предоставления дополнительных дней к отпуску уполномоченным по охране труда по ходатайству профсоюзного органа. А в районах, где продолжительные отпуска, предусмотреть премирование в размере 5-10% от должностного оклада.

Инструмент: вовремя списать и доставить новый

Михаил Косолапов,
главный инженер Смоленской дистанции пути Московской дирекции инфраструктуры:

— Исправный инструмент на рабочем месте — это гарантия безопасности и технологии выполнения работы, её качество, повышение производительности труда и культуры производства. В целях формирования единых корпоративных требований к культуре организации рабочего места, порядка хранения и использования ручного и механизированного инструмента в Смоленской дистанции пути организована работа в соответствии с матрицей распределений полномочий и ответственности по обеспечению работников ОАО «РЖД» качественным инструментом. Но возникают трудности со списанием устаревшего и не подлежащего ремонту неисправного инструмента. В 2015-2016 годах списание проводилось в единичных случаях. И к 2017 году произошло накопление большого количества инструмента на списание, который находится в дорожных путевых ремонтно-механических мастерских Рязань и Московском региональном общем центре обслуживания. В связи с чем мы не можем в полном объёме укомплектовать участки новым современным инструментом. То есть на дистанциях по отчёту инструмента достаточное количество, а по факту он находится в ремонте или неисправен.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Сохранить коллектив

Александр Кознов,
руководитель Сахалинского филиала Дорпрофжел на Дальневосточной дороге:

— Сахалинский регион уникален не только из-за своего расположения. Уникальность и в железнодорожной колее 1067 мм. С 2004 года ведутся работы по её перешивке на общероссийские 1520 мм. Работы должны быть завершены до 2020 года, так как парк узкоколейных локомотивов не в состоянии обеспечить перевозку груза. В связи с этим предполагается, что в тёплое время в 2018 и 2019 годах будет перерыв в движении на четыре месяца. И, конечно, наша главная задача в этот период — сохранить коллектив.

Постоянная оптимизация расходов приводит к сокращению численности персонала. В основном в перевозках и инфраструктурном комплексе. С апреля этого года на базе семи структурных подразделений — трёх дистанций пути, дистанции СЦБ, вагонного депо и двух ПМС — была создана Сахалинская дистанция инфраструктуры. Профсоюзный актив проявил принципиальную позицию по полному соблюдению трудового законодательства в части сокращения персонала при слиянии подразделений. Большинство работников удалось трудоустроить в смежные подразделения. Было разработано положение о премировании в новой дистанции, где практически все наши предложения были учтены. Однако, несмотря на то, что дистанция только сформировалась, на 2018 год выдано задание — сократить 71 работника. Возникает вопрос: кого? Во всём регионе насчитывается 4200 железнодорожников.

Имеются и вопросы, подход к решению которых со стороны администрации работодателя считаем неприемлемым. Так, в Сахалинском центре организации работы железнодорожных станций при фактическом долговременном трёхсменном режиме работы некоторых станций ввиду отсутствия штата применяется командирование дежурных с других станций. По трудовому законодательству отказаться от командировки сотрудник не имеет права. Считаем, что перемещение работника на вакантное место для исполнения аналогичных функций в рамках одного предприятия должно оформляться как временный перевод и с согласия работника. Предлагаем проработать этот вопрос на уровне ОАО «РЖД».

Контингент рассчитали без учёта работы

Игорь Цыплаков,
председатель ППО управления Восточно-Сибирской железной дороги, руководитель Иркутского регионального отдела Дорпрофжел на ВСЖД:

— Всё больше видов деятельности ОАО «РЖД» переходят в аутсорсинг. Однако нередко целью частных предпринимателей является только заработок — забота о людях отходит на второй план, в связи с чем и качество услуг оставляет желать лучшего. Как пример — ООО «Транссервис» сорвало подготовку средств пневмообдувки к работе в зимний период. Их не подготовили к работе, и на дороге вынуждены силами Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин готовить компрессорные, силами дистанций пути — трубопроводы и собственно пневмообдувку. А штата на эти виды работ фактически уже нет — сокращён.

Еще одна проблема — оптимизация штата без изменения технологии. Наиболее остро этот вопрос стоит в хозяйствах пути, энергоснабжения и СЦБ. Штат в них фактически ниже расчётного. При этом при изменении расчёта норматива контингента не учли отдельные фактически выполняемые работы. По хозяйству пути — это массовые отвлечения на ограждение места работ, сопровождение дефектоскопных тележек, на работы по капитальному ремонту пути, снегоборьбу. И это при укомплектованности монтёрами пути к штатному расписанию 94%, а сигналистами — 52%. По Трансэнерго — это массовые отвлечения на «окна» по реконструкции, модернизации и капитальному ремонту пути, снегоборьбу, расчистку трасс воздушных линий электропередачи от деревьев и кустарников. Аналогично по хозяйству СЦБ — поправочные коэффициенты не отражают фактические затраты времени на обслуживание «окон» и удалённых участков.

При всём этом план по труду выполняется с учётом оптимизации. Поэтому при выполнении плана балльности, снижении отказов и, как результат, увеличении размера премии предприятие оказывается в перерасходе фонда оплаты труда.

внимания

сформированы конкретные предложения, некоторые вопросы требуют дополнительного рассмотрения.

Диспетчер в ответе за машиниста

Игорь Сёмкин,
машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Батайск Северо-Кавказской дирекции тяги:

— Хотел бы обозначить проблему, которая возникла в этом году. Это второй отдых. Конечно, как всякая новация, внедряемая в действующий технологический процесс, новая организация работы должна была способствовать сокращению затрат и более рациональному использованию трудовых ресурсов. Однако, как показывают анализ и опыт работы с использованием второго отдыха в пунктах оборота, гладко было на бумаге!

С момента предоставления оперативно-распорядительному персоналу дорожного центра управления перевозками права направлять локомотивные бригады грузового движения на второй отдых появились проблемы. Не случайно ведь вышло «Положение об организации работы локомотивных бригад грузового движения Дирекции тяги с применением второго отдыха за поездку в пунктах оборота», утверждённое распоряжением ОАО «РЖД» №1076р от 5 июня 2017 года.

Наиболее характерными нарушениями требований этих документов стали: предоставление бригаде второго отдыха за поездку в том же пункте оборота, где за эту поездку ей уже предоставлялся первый отдых; направление бригад после второго отдыха с поездами в противоположную от депо приписки сторону, либо — без смены по станции приписки, до следующего пункта оборота бригад; направление бригад на второй отдых после их длительного нахождения в первом пункте оборота на первом отдыхе продолжительностью более 100% времени, отработанного за предшествующую поездку. Подобные нарушения приобретают массовый характер и свидетельствуют о пренебрежительном отношении некоторых руководителей перевозочного процесса к графиковой дисциплине.

И уже становится обыденной ситуация, когда после нахождения в поездке (с учётом двух отдыхов) по 50 и более часов локомотивная бригада вынуждена по прибытии в основное депо быстренько отдыхать в кругу семьи и снова уезжать на 50 и более часов.

А так как теперь в поездках может находиться больше половины всех бригад одновременно, то это усложняет жизнь не только нарядчикам по «закрытию» суточно-сменного плана выдачи бригад под грузовые поезда, но и работникам таких бригад, вынужденным так работать длительное время. Поэтому необходимо предусмотреть ответственность работников диспетчерского аппарата за нарушение распоряжения №1076.

Социальное партнёрство

Олег Верстов,
председатель ППО Воронежского тепловозоремонтного завода имени Ф.Э. Дзержинского — филиала ОАО «Желдорреммаш»:

— ОАО «Желдорреммаш» руководит управляющая компания «ЛокоТех». Все возникающие вопросы по социальному партнёрству обсуждаются коллегиально. Но, к сожалению, управляющая компания понимает нас не всегда. Она не понимает, кто зарабатывает прибыль и как нужно относиться к тем, кто её зарабатывает.

УК пытается рассматривать профсоюз не как социального партнёра, а как некий бесплатный ресурс для достижения своих целей и бывает удивлена, когда получает отрицательное мотивированное мнение профсоюза по ряду локальных нормативных актов, не соответствующих трудовому законодательству или ущемляющих интересы членов профсоюза.

Мы же знаем, на кого работаем. Профсоюз всегда ставил только те вопросы, которые нужно решить не ради популизма, а для нормальной работы заводов. Мы хотим партнёрства, но если не получается, то не по нашей вине.

За три года на Воронежском заводе сменились четыре директора и ряд заместителей. Внедрялись различные проекты, один из них «Locomotion 2015». Сил затрачено много, только эффекта практически не было. Сегодня внедряется работа по дивизионам. Причём цели ставятся нужные, но механизм их достижения далеко не всегда продуман. В итоге мы имеем снижение мотивации работников к труду, отсюда — высокую текучесть кадров, проблемы с квалификацией, условиями труда, с обеспечением необходимыми ресурсами для выполнения плана производства, проблемы с качеством выпускаемой продукции. Недовольны работники, руководители и заказчики.

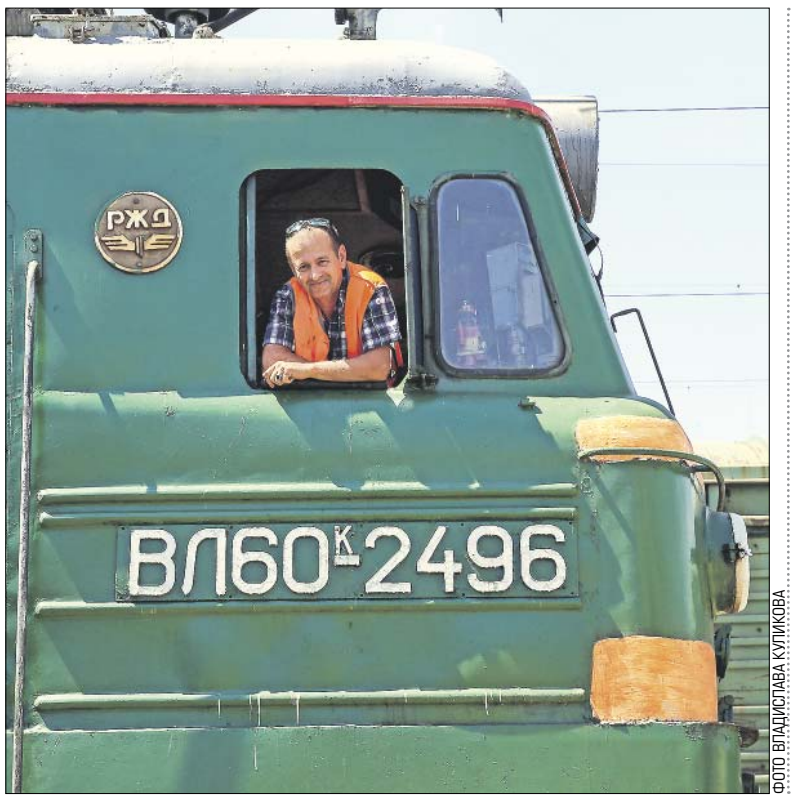


ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Льготы и гарантии в коллективном договоре

Сергей Стешенко,
председатель территориальной организации профсоюза, Мосметрострой:

— До 2017 года в нашем коллективном договоре отсутствовала статья о доплатах работодателем уполномоченным лицам от профсоюза за работу по охране труда. В новом документе эта статья появилась, считаю, что это большая заслуга, в том числе Теркома профсоюза. В этом же коллективном договоре появился способ определения компенсации работающим во вредных условиях — выдача молока, чего тоже ранее не было.

Обеспечение спецодеждой

Ольга Юрченко,
заместитель председателя Дорпрофжел на Октябрьской дороге по Мурманскому региону:

— Территориальное расположение наших подразделений находится за Полярным кругом, в суровых климатических условиях. Это накладывает индивидуальные особенности в обеспечении работников спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты. В соответствии с трудовым кодексом работодатель обязан обеспечивать своевременную их выдачу, а также хранение, стирку, сушку, ремонт и замену.

Сегодня на предприятиях существует проблема своевременной поставки в полном объёме. Следовательно, работники спецодежду недополучают. А это порой приводит к трагедии. Так, одного из двух случаев травматизма со смертельным исходом можно было бы избежать. Электромонтёр Кандалакшской дистанции электроснабжения Владимир Мастинен, погибший вследствие поражения током, мог бы остаться в живых, если бы был одет в костюм для защиты от наведённого напряжения ЭП-4. Но, к сожалению, старый костюм пришёл в негодность, а новый выдать не смогли, и 30-летний молодой человек погиб на рабочем месте.

Лимиты финансовых средств на приобретение специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты для работников Мурманской, Кандалакшской дистанций пути и Апатитской дистанции инфраструктуры на 2018 год должны быть увеличены.

Кроме того в целях своевременной поставки спецодежды предлагаем руководству ОАО «РЖД», дочерних обществ и организаций заключать договоры с поставщиками и производителями спецодежды, спецобуви и СИЗ на срок от трёх-пяти лет. Обязательно исключить снижение лимитов финансирования на их приобретение как на 2018, так и на последующие годы. А также исключить корректировку утверждённых ежегодных заявок на товарно-материальные ценности, в том числе и спецодежду, в течение года без согласования со структурными подразделениями. Необходимо разрешить региональным дирекциям частично закупать спецодежду и СИЗ в своём регионе. Это сэкономит время поставки и улучшит качество спецодежды.

Проверить и вернуть

Вениамин Нечаев,
председатель ППО производственного участка Бузулук локомотивного депо Оренбург Южно-Уральской дирекции тяги:

— Решаем вопрос установления режима сокращённого рабочего времени — 36 часов в неделю с сохранением заработной платы как за полную неделю женщинам, работающим в сельской местности.

В январе этого года председатель ППО ОАО «РЖД» Николай Никифоров и вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов подписали разъяснение о применении постановления Верховного Совета РСФСР «О неотложных мерах по улучшению положения женщин, семьи, охраны материнства и детства на селе». После получения этого документа правовой инспекцией были проведены проверки, показавшие, что в нашем регионе ни одной женщине, рабочее место которой расположено в сельском населённом пункте, сокращённое рабочее время не установлено. А ведь документ действует с 1990 года! На основании представлений правового инспектора труда профсоюза работодатель начал вносить изменения в правила внутреннего трудового распорядка и оплачивать рабочее время свыше 36 часов в неделю как сверхурочную работу. В результате работницам с начала года уже выплачено около полутора миллионов рублей.

СИГНАЛ
№37 (889) 19 — 25 октября 2017 года

Государственное дело профсоюза

ЛАУРЕАТ

ТАТЬЯНА НИКОЛАЕВА,
Дорпрофжел
на Дальневосточной дороге
ХАБАРОВСК

С людьми нужно говорить. В этом уверен руководитель Комсомольского филиала Дорпрофжел на ДВЖД Виктор Федин. «Каждый человек должен почувствовать собственную значимость и хорошее отношение к нему независимо от должности», — считает он.

ЦИФРА

На учёте в Комсомольском филиале состоит 14 тысяч членов профсоюза. Охват профсоюзным членством — более 95%. Члены профсоюза объединены в 52 ППО, в девятнадцати из которых стопроцентная численность членства.

Возглавив в 2010 году профсоюзное движение в регионе, Виктор Федин смог организовать работу всех лидеров, направленную на повышение мотивации профсоюзного членства. Сегодня охват профсоюзным членством в Комсомольском филиале — более 95%.

Свою работу он всегда строил на внимательном отношении к людям. «Основа профсоюзной работы — это умение работать с людьми, — говорит Виктор Федин. — Главное — это общение и оказание помощи по любым вопросам. А люди у нас великолепные, просто с ними надо поговорить, объяснить. Каждый должен почувствовать свою значимость. Мой предыдущий опыт работы в школе, знание педагогики и психологии человека помогают и сегодня».

Впрочем, важно уметь общаться и с руководством предприятий. Но и с этим проблем у Федина нет. А ещё он готов встать на лыжи, сдать нормы ГТО. Председатель — приверженец здорового образа жизни: увлекается спортом, имеет звание кандидата в мастера спорта по летнему и зимнему многоборью ГТО, первый разряд по лыжным гонкам и лёгкой атлетике, увлекается игровыми видами, особенно любит волейбол. Это, кстати, помогает быть на одной волне с молодым поколением. «Молодёжь нужно сплотить, заинтересовать, воплотить их идеи, занять досуг, ведь не только работой жив человек. Поэтому мы активно поддерживаем молодёжное движение, много внимания уделяем проведению спортивных соревнований, культурно-массовых мероприятий, организуем туристические походы, слёты, участвуем во всех городских и дорожных мероприятиях», — рассказывает он.

Но вовлечение молодого поколения в занятия физкультурой и спортом — не единственная составляющая работы. Ведь профсоюз — это прежде всего объединение. А сегодняшнее поколение не характеризуется таким уровнем коллективизма, как старшее. Больше руководствуется личным интересом. «Придя в профсоюз, я увидел, что работа с молодёжью проводится формально и зачастую сводится к бумажным отчётам. Решил перестроить её, по-другому расставить акценты. В регионе создали молодёжный совет, активно начали создавать советы на предприятиях. В 13 подразделениях они уже созданы, и работа продолжается. Мы прекрасно понимаем, что будущее профсоюза и компании — за молодым поколением. С одной стороны, молодёжи нужно объяснить, каковы роль и значение профсоюза, какие он открывает возможности, вовлечь людей в активную общественную работу, научить отстаивать свои права и жить интересами коллектива», — уверен Федин.

ФОТО АВТОРА

Премию РОСПРОФЖЕЛ Виктору Федину вручает Николай Никифоров

Однако жизнь не состоит только из успехов и достижений, без проблем не обойтись. На вопрос, с какими сложностями приходится сталкиваться в профсоюзной работе, лидер Комсомольского филиала отвечает: «Самый болезненный вопрос — это процесс реформирования железнодорожных предприятий, деление трудовых коллективов на части — ремонт, эксплуатацию, выделение их в другие сферы, в дочерние компании». В трудовых коллективах возникают серьёзные проблемы, особенно в тех, которые уходят из ОАО «РЖД». Железнодорожники чувствуют обиду, ведь многие отработали десятки лет, а теперь вынуждены переходить в другие структуры, терять железнодорожный стаж и все наработанные льготы.

«Большая проблема линейных станций Верхнебуреинского района на БАМе в том, — говорит Фудин, — что котельные к зиме не готовы, угля нет, социальные условия ухудшаются с каждым годом, автомобильных дорог нет, проблемы с медицинским обслуживанием, жилищные условия тяжёлые — высокие коммунальные платежи. Молодёжь на линейных станциях не задерживается, бамовские посёлки вымирают. Картина складывается неблагоприятная, а порой и мрачная. От былой гордости — стройки 20 века — мало что осталось».

Но есть и положительные тенденции: Комсомольский регион развивается, строятся новые станции и разъезды, вводятся двухпутные вставки, подготовлены программы электрификации и строительства второго пути на участке Волочаевка — Советская Гавань, на узловых станциях возводят жильё. Это новые рабочие места и перспективы развития и укрепления региона.

Для решения проблем железнодорожников, оставшихся жить на БАМе, профсоюзу необходимо продолжать работу по развитию социальных программ Северного широтного хода, считает Виктор Федин. Но это задача государственного масштаба, и вопрос надо поднимать не только на уровне компании «РЖД», но и на уровне правительства страны.

В этом году Виктор Федин стал лауреатом премии РОСПРОФЖЕЛ. Присвоение звания стало заслуженной оценкой его работы.

ДОСЬЕ

Виктор Федин родом из Сибири. На БАМ приехал по комсомольской путёвке. Начал трудовую деятельность в школе Министерства путей сообщения — Хурмулинской средней школе №33. Прошёл путь от учителя до директора. В 1999 году перешёл на должность заместителя начальника Хурмулинской дистанции гражданских сооружений по кадрам и социальным вопросам. В 2006-м стал заместителем председателя Теркома. В 2010 году его избрали председателем Комсомольского филиала Дорпрофжел.

Викторина для инспектора

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Определился главный кандидат для участия во втором — дорожном — этапе викторины на знание Правил технической эксплуатации среди общественных инспекторов по безопасности движения поездов от моторвагонного депо Перерва столичной магистрали. Им стал старший машинист Иван Дудников.

«На вопросы отвечали трое наших общественников, — говорит председатель ППО депо Анатолий Улановский. — Дудников, машинист Алексей Ажищев и «новобранец», помощник машиниста Михаил Иванов. Собственно, сдали все и молодцы тоже все, но Иван — это движущая сила общественной инспекции в депо. Не так давно он, применив экстренное торможение, на перегоне Павшино — Тушино предотвратил наезд на работников Московско-Рижской дистанции пути, работавших без сигналиста. Он же обнаружил неисправность камеры видеонаблюдения на платформе Царицыно, о чём было доложено дежурному по станции. Всего наши инспекторы с начала года выявили 62 нарушения, из которых устранено 61 — результат неплохой».

«Терпеть не могу разгильдяйства, — признаётся Дудников. — Поэтому и вскоре после того, как поехал машинистом, попросился в общественные инспектора. Постороннему человеку может показаться пустяком — на платформе Весенняя не была закреплена скамейка. Случайно заметил. Но ведь далеко не все пассажиры — люди адекватные, и любой, в принципе, может спихнуть её на пути. А это угроза и для безопасности движения, и для жизни пассажиров. Сообщил дежурному по следующей станции Гривно, мимо которой проезжал, — позже доложили, что скамейку закрепили».

ФОТО АВТОРА

Иван Дудников за симулятором

«Алексей Ажищев — тоже молодец, — посчитал нужным добавить председатель профкома. — Недавно обнаружил обрыв струнки контактного провода в районе станции Царицыно. Вовремя устранили. Вообще у нас весь участок от Москвы до Серпухова под контролем — ребята там живут и, имея право проезда в кабине электрички, по дороге с работы домой и обратно замечают всё»…

«Викторина проводится по второй раз, — рассказал внимательно наблюдавший за проверкой знаний технический инспектор труда Московско-Курского подразделения Дорпрофжел на Московской дороге Евгений Красовский. — Сейчас определяются лучшие общественные инспекторы по предприятиям региона. А потом будет заседание Совета общественных инспекторов, на котором выберут лучших — и по знаниям, и по работе, которые будут представлять регион на втором этапе викторины. Уверен, что Дудников — кандидат достойный».

Пока верстался номер, стало известно, что на МЖД подвели итоги регионального этапа викторины. Иван преодолел и этот уровень.

Ведь были ж схватки боевые…

ИСТОРИЯ

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

На задворках Казанского вокзала столицы, в Ольховском переулке, стоит скромный двухэтажный домик без вывесок под номером 205. Если полюбопытствовать в Интернете, то максимум, что можно найти, так это что здание принадлежит Проектно-конструкторскому бюро локомотивного хозяйства.

ФОТО АВТОРА

Здесь рождалась боевая дружина казанцев

Сегодня переулок фактически превратился в безлюдный тупик, упирающийся в привокзальный забор. А ещё по историческим меркам недавно, в конце 1980-х — начале 1990-х годов, здесь было очень даже людно, поскольку с платформ Казанского вокзала можно было свободно спуститься и, перейдя через пути, через означенный переулок выйти в город. И на Ольховку, и на Новорязанку, и на Новую Басманную. И люди, бегущие по своим делам по переулку, видели на упомянутом доме (тогда он имел номер пять — двухсот домов в маленьком переулке никогда не было) белую мраморную мемориальную доску с текстом, «1905 год. Здесь в декабрьские дни большевиками была организована первая боевая дружина казанцев».

В ходе Первой русской революции, на волне которой возник профсоюз железнодорожников, рабочие начали вооружаться после «Кровавого воскресенья» в Санкт-Петербурге, объединяясь в отряды самообороны. В сентябре-октябре прогремела всероссийская железнодорожная стачка, к середине октября охватившая практически все железные дороги империи. Даже по официальным данным того времени в октябре 1905-го бастовали больше двух миллионов железнодорожников. Результатом революционных волнений стал Манифест 17 октября, обещавший «действительную неприкосновенность личности, свободу совести, слова, собраний и союзов». «Пар» вроде бы выпустили, и практически сразу начали «закручивать гайки» на местах. И Московский комитет РСДРП (б) принимает решение о подготовке вооружённого восстания.

Боевые дружины были созданы на всех дорогах Московского узла, однако самыми многочисленными стали дружины Московско-Казанской и Московско-Курской железных дорог. И самыми боеспособными. Казанцами командовали профсоюзные активисты — машинист Алексей Ухтомский, служащий управления дороги Андрей Шестаков и слесарь вагонных мастерских Андрей Горчилин. К 10 декабря дружина была сформирована и вступила в бой.

Дальнейшее, в общем, известно — восстание подавили, Ухтомский погиб, Шестаков и Горчилин ушли в подполье, затем эмигрировали, но позже вернулись в страну. После Октябрьской революции первый стал учёным-историком, второй — киносценаристом, режиссёром и актёром.

В конце 1991 года памятную доску о дружинниках-казанцах сняли со стены здания.

Давайте чаще улыбаться

АКЦИЯ

НАТАЛЬЯ БЕЛЯЕВА,
внешт. корр. «Сигнала»

Первая пятница октября на Астраханском тепловозоремонтном заводе выдалась не только солнечной, но ещё и очень улыбчивой. Причиной тому послужил Всемирный день улыбки — праздник смайлика, а ещё добра и хорошего настроения.

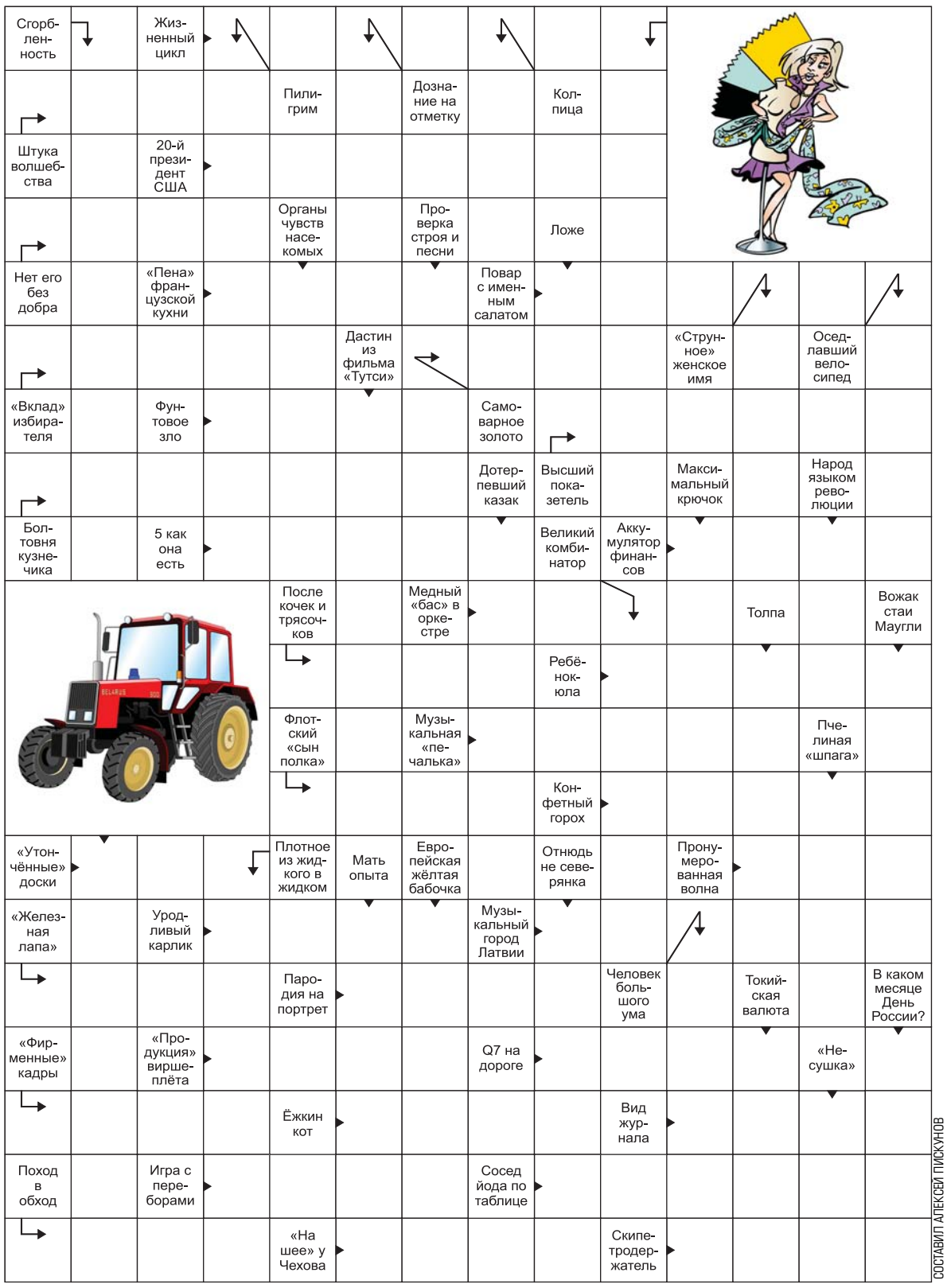
Пропустить такую дату на заводе не могли. На предприятии решили проверить, правда ли то, что с помощью улыбки можно поднять настроение не только себе, но и окружающим. Весь день заводчане дарили свои улыбки коллегам, а на память получали сувениры — наклейки в виде смайлика и презенты от группы компаний «Локотех». Настроение было прекраснымувсех сотрудников.

«Без улыбки мир был бы угрюмым и серым. На нашем заводе трудится так много улыбчивых людей, и это прекрасно», — отметил председатель профсоюзной организации завода Игорь Никифоров.

Кстати, автором смайлика является американский художник Харви Бэлл, к которому в 1963 году обратились представители страховой компании с предложением придумать для неё логотип. Рисунок художника пришёлся им по душе. И моментально стал популярным как в самой компании, так и по всему миру. А вот за разработку этого позитивного логотипа Бэлл получил всего 50 долларов.

ФОТО АВТОРА

От улыбки стало всем светлей



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В №36

По горизонтали: Мокус. Олово. Тлен. Опахало. Днепр. Ежонок. Роспуск. Пошиб. Тархун. Запись. Шип. Тучка. Ксюша. Торг. Ткач. Оазис. Обхват. Актриса. Бинт. Указ. Колбаса. Кабак. Бармен. Смазка. Строфа. Отруби. Овчар. Оман. Дядька.

По горизонтали: Меланхолик. Кинопризъ. Сова. Кожа. Дорожка. Проба. Хоппи. Лесть. Нюхач. Конка. Практикант. Сетчатка. Психиатр. Тротил. Угар. Крис. Штаб. Колумб. Зина. Сажа. Оксфорд. Боа. Сук. Кессон. Мат. Заумь. Арина. Род. Бак.

СИГНАЛ
№37 (889) 19 — 25 октября 2017 года

Кота приравняют к роскоши

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Правительство разрабатывает проект правил учёта и идентификации домашних животных, подготовка которого идёт к завершению. Так что, возможно, уже в ближайшее время владельцам котов и собак придётся раскошелиться.

Законопроект о ветеринарной безопасности, предполагающий платную регистрацию домашних питомцев, скоро могут внести в Госдуму. Об этом сообщил заместитель председателя комитета по экологии и охране окружающей среды нижней палаты парламента Владимир Панов.

Сегодня в стране отсутствует учёт домашних питомцев. Обязательная регистрация должна решить эту проблему.

Если проект обретёт силу закона, у него будет переходный период — население не заставят регистрировать живность в срочном порядке. Кроме того, у владельцев будет выбор — просто зафиксировать в государственном реестре факт владения животным либо провести чипирование. И то, и другое за деньги. Но о каких суммах идёт речь, ещё неясно.

«Электронная метка обойдётся значительно дороже записи в реестре, поскольку нужно будет заплатить не только за микрочип и услуги по его введению, но и за содержание штата работников, обслуживающих считывающие системы электронной идентификации животных», — уверена бывший судья-эксперт Российской кинологической федерации (РКФ) Елена Верас.

ФОТО ИЗ АРХИВА

Галина Леонова с шелти из питомника «Сноу Лайф»

В Госдуме считают, что из-за отсутствия регистрации недобросовестные люди выбрасывают питомцев на улицу. И как только учёт наладят, бродячих собак и кошек станет в разы меньше.

«На первый взгляд может показаться, что регистрация действительно позволит предотвратить подобные антигуманные действия, — говорит Елена Верас. — Но кто и как будет отслеживать процесс, кто будет собирать штрафы и искать безответственных владельцев? Для этого необходимо будет содержать и инспекцию по отлову бродячих животных. Если у животного есть чип, найти владельца будет просто. А если чипа нет, по каким признакам он будет установлен? По записи в реестре? Даже если там будет фото собаки, вероятность ошибки при визуальной идентификации крайне высока. Узнать, то ли животное найдено, без чипа или клейма почти невозможно. Особенно, если животное породистое, ведь стандарт любой породы подразумевает некую однородность её представителей».

Не стоит забывать и о том, что в нашей стране есть масса доброхотов, которые подбирают, выхаживают и пристраивают в хорошие руки взрослых животных, от которых избавились бывшие хозяева. Так, одна переехавшая из столицы в Подмосковье семья за пять лет жизни в пригороде приютила двух брошенных собак и четырёх кошек. «Всех отмыли, привили, регулярно обрабатывают от паразитов, лечат. У этих животных есть ветпаспорта, еда, тепло и человеческая любовь. А старушки, для которых подобранный на улице полосатый кот стал светом на закате жизни? Пойдут ли эти люди регистрировать питомцев за деньги? Платить, как и нести ответственность, смогут и захотят не все. А значит, после введения закона о регистрации на улицу выкинут массу животных», — говорит Елена Верас.

Ветеринарный врач из Омска, владелец питомника «Сноу Лайф», председатель региональной общественной организации «Собаковод» Галина Леонова также считает, что в результате платной регистрации появится бесчисленное количество брошенных животных.

Ещё один спорный момент заключается в том, что разработчики законопроекта говорят, что регистрация животных поможет найти владельцев, которые сегодня избегают наказания, если их питомцы нанесли ущерб имуществу или здоровью других граждан. «Но что изменится, если такое животное будет зарегистрировано или даже чипировано? Не будет же в рану укушенного вводиться метка с фамилией и адресом владельца? Тогда как его смогут найти?», — говорит Елена Верас.

Эту проблему эксперты предлагают решить за счёт введения страховки на возмещение ущерба от укусов. Как обязательную автогражданскую ответственность, но только за своего питомца. И оплата за регистрацию должна быть по прогрессивной шкале: минимум за беспородных животных, средняя стоимость за породистых и максимальная для бойцовских.

За рубежом

В странах Евросоюза права кошек и собак защищены Конвенцией по защите животных от жестокого обращения от 1987 года. В Европе запрещены испытания косметических средств на животных, нельзя купировать хвосты, уши, удалять когти. В некоторых странах нельзя оставлять запертую в машине собаку в солнечный день — собаку может хватить тепловой удар. Увидевший это полицейский должен разбить стекло и может оштрафовать хозяина собаки.

Бездомных собак нет в Бельгии, Германии, Дании, Нидерландах, Норвегии, Финляндии, Швеции, Швейцарии. В этих странах отмечается традиционно высокий уровень контроля.

Налог на домашних животных существует в Германии, обычно он составляет 100-150 евро в год. Налог на вторую и последующих собак составит 200-300 евро, независимо от размеров животного. Налоги на кошек существенно меньше. Высокие налоги на домашних животных платят в Нидерландах.

Технический прогресс для хвостатых

Новейшие технологии добрались до мира братьев наших меньших. Электронщики напридумывали изрядное количество техники для домашних животных. Одни трекеры и роботы призваны искоренить беспокойство владельцев, другие — развлекать питомцев в отсутствие хозяев. Хотите, чтобы ваш пёс не отставал от моды и был самым продвинутым среди хвостатых собратьев, — ищите гаджеты в интернете.

ФОТОКАМЕРА

Фотокамера, которая крепится к ошейнику питомца (чаще собак, но можно и

кошек), правда, для маленьких пород может быть чересчур массивной. Она позволяет следить за жизнью своего любимца, изучая по снимкам, чем он занимался целый день и что видел. Аппарат работает на двух батарейках и может хранить до 40 фотографий. На устройстве можно установить интервал, с которым камера делает снимки, а потом гордо рассказывать всем, что этот удачный снимок сделал пёс.

АВТОМАТИЧЕСКАЯ ПОИЛКА И КОРМУШКА

Это устройство пригодится тем, кто уезжает куда-то на несколько дней, а кошку или собаку оставить не с кем. Так вы не будете беспокоиться о том, что ваш домашний питомец выпьет всю воду за первый день, а затем умрёт от жажды. Поилка обладает встроенным таймером — вода выливается в ёмкость по заданному расписанию. Существуют аналогичные гаджеты и для кормления, принцип работы тот же.

САМОДВИЖУЩИЕСЯ ИГРУШКИ

Радиоуправляемые игрушки в виде бобра и кролика. Выглядят игрушки как передвигающиеся пластиковые маски. Устройство выполняет роль тренажёра от гиподинамии — помогает живущему в квартире животному выполнять свою дневную норму физической нагрузки.

ТВИТТЕР ДЛЯ ПИТОМЦА

Автоматизированный смм-щик для вашей собаки «Puppy Tweets» выглядит как голубой медальон, которые крепится к ошейнику. Он следит за тем, что делает питомец в отсутствие хозяина, и передаёт сигнал на USB-ресивер на вашем компьютере. В зависимости от того, чем пёс занят в данный момент, устройство отправляет тематические сообщения, обращённые к хозяину, в личный твиттер питомца. Например, если он уснул: «Мне приснился очень хороший сон про тебя. Ты принёс мне лакомство», и так далее. Стоит всего пару десятков долларов.

Материалы подготовила Елена Павлова, корр. «Сигнала»

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.ЗАХАРОВА
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, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 125751 экз.
Номер подписан: 17.10.2017 г. Заказ №