



ДОКОМОТИВОСОЮЗ

WWW.RPLBG.COM

ВЫПУСК №09(185) / 2014 г.

ВАЖНОЕ:

ПЛЕНУМ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА МПЖ

В Перми в ноябре 2014 года прошёл Пленум Центрального комитета Межрегионального профсоюза железнодорожников (МПЖ).

В заседании приняли участие: Председатель МПЖ Евгений Александрович Куликов, заместитель Председателя МПЖ Дмитрий Русинович-Русак и другие.

Одним из наиболее важных вопросов, вынесенных на повестку дня, являлся вопрос о ходе выполнения коллективного договора ОАО «РЖД» на 2014 – 2016 годы и отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта на 2014 – 2016 годы.

Кроме того, Центральный комитет рассмотрел вопрос о соблюдении трудового законодательства относительно охраны труда на предприятиях железнодорожного транспорта.

Участники Пленума обсудили детали проведения очередного Съезда МПЖ и прочие актуальные задачи профсоюза.

Дорогие друзья!
Поздравляю вас с наступающим Новым годом!

Вы делаете путешествия миллионов людей комфортными и безопасными, за что вам благодарна вся страна!

В преддверии Нового года хочется пожелать, чтобы и в будущем году наши железные дороги развивались и становились лучше, а работникам пожелаем стабильности и везенья!

Пусть на работе всё будет исправно, а личная жизнь – идёт своим славным, благополучным чередом! Будем надеяться, что следующий год принесёт нам только хорошее, а праздники создадут новое настроение!

Здоровья и удачи в будущем году! Пусть значимой чертой в нём будет не только интересная работа, но и любовь, достаток, исполнение желаний и новые яркие впечатления!

Успехов и счастья в новом 2015 году!

Евгений Куликов



ПРОФСОЮЗ ОБЕСПОКОЕН:

БЕЛОМОРСКИЕ ПУТЕЙЦЫ. РЕОРГАНИЗАЦИЯ В ЦЕЛЯХ ОПТИМИЗАЦИИ

Межрегиональный профсоюз железнодорожников (МПЖ) обеспокоен ситуацией, сложившейся в Беломорске, где на Октябрьской железной дороге, филиале ОАО «РЖД», из 224 специалистов путевой машинной станции (ПМС) №263 под сокращения попали 187 человек.

Напомним, в Беломорске в начале месяца стало известно, что из 224 специалистов ПМС №263 под сокращения попали 187 человек. В результате там начались волнения – сотрудники, ясное дело, против собственного увольнения и готовы, если понадобится, пойти на крайние меры.

В РЖД обещают уволить беломорских путейцев с соблюдением гарантий, однако в официальном ответе железной дороги – обещания, общие слова, а из гарантий только гарантия законного увольнения. Компания якобы ведет активный диалог с сотрудниками ПМС-263, и на данный момент руководством ОАО «РЖД» рассматривается вопрос о сохранении или реорганизации ПМС-263 при переходе на вахтовый сменный метод работы. Администрация проводит предварительный сбор информации о готовности сотрудников работать по вахтовому сменному методу. На рабочем собрании трудового коллектива предположительно из 65-ти сотрудников ПМС-263 предварительно дали согласие на работу вахтовым сменным методом 57 человек.

В связи с реорганизацией ПМС-263 компания предлагает на рассмотрение работникам ПМС-263 вакансии структурных подразделений ОАО «РЖД», расположенных в Республике Карелия. В частности, сотрудникам были выданы предложения о работе в структурных подразделениях ОАО «РЖД», расположенных в городе Беломорск, Республика Карелия.

Казалось бы, беспокоиться не о чём. Но во всех этих ответах-отписках нет главного – конкретики. Одни вопросы: сколько этих вакансий в Беломорске? А если в Беломорске всего несколько вакансий, а остальные в Сибири?.. В этой истории пока нет логического конца, перспективы работников в ближайшее время неизвестны...

Ещё о гарантиях: при сокращении компания гарантирует работникам ПМС-263 выплату всех льгот и соблюдение всех гарантий, предусмотренных законодательством РФ и коллективным договором ОАО «РЖД»... То есть компания гарантирует то, что и так уже гарантировано государством по закону!.. Было бы странно, если бы монополист такого уровня нарушал законы при увольнении людей.

Как видим, работники ОАО «РЖД» в очередной раз страдают в результате пресловутой реорганизации в целях оптимизации...

Для работников, которые в ходе этой оптимизации попадут под сокращение, руководство Центральной дирекции по ремонту пути (ЦДРП) устно предложило альтернативный вариант. А именно: заключить дополнительное соглашение и работать в летнее время за пределами Карелии. Называлось даже конкретное место работы – Иркутская область, Восточно-Сибирская железная дорога. Людям пообещали сохранение зарплаты, которая у работников пути составляет от 30 до 40 тысяч рублей. И люди могут согласиться, их понять можно, найти работу в Беломорске, особенно с такой зарплатой, невозможно.

Однако в Межрегиональном профсоюзе железнодорожников такой компромисс вызывает опасения тем, что этот форс-мажорный вариант придуман лишь для того, чтобы успокоить работников – намерение ничем не подкреплено. Пока это только намерения.

По словам заместителя Председателя МПЖ, Главного правового инспектора Союза профсоюзов России Дмитрия Русиновича-Русака, данный случай имеет более глубокие корни, и последствия могут быть непредсказуемы. Ведь сокращённые работники – ещё одна цепь в череде увольнений в целях оптимизации, проводимой компанией ОАО «РЖД». А каждая недостающая цепочка из общей связки бьёт непосредственно по безопасности на железной дороге. Сокращения прямо влияют на уровень безопасности на железной дороге в целом, где, как известно, и так в последнее время немало чрезвычайных ситуаций...

P.S. По истечении времени появились новые данные о ситуации на Октябрьской железной дороге, филиале ОАО «РЖД», путевой машинной станции (ПМС) №263. Коллектив железнодорожников предприятия ПМС-263 города Беломорска, встав на защиту предприятия, добился сохранения и рабочих мест, и своего предприятия.



ОБРАЩЕНИЕ В СМИ ЛИДЕРА ПРОФСОЮЗА С МЫСЛЯМИ О НАБОЛЕВШЕМ



Председатель Первичной профсоюзной организации Эксплуатационного локомотивного депо «Уфа» – структурного подразделения Куйбышевской дирекции тяги – структурного подразделения дирекции тяги филиала ОАО «РЖД» Николай Анатольевич Крохин обратился с письмом на Башкирское Телевидение (БСТ).

В своём письме Н.А.Крохин делится мыслями о наболевшем и описывает последние события, произошедшие в ОАО «РЖД» с точки зрения как работника, так и профсоюзного активиста, пытающегося события изложить, осмыслить, довести до широкой публики, надеясь, что это внесёт какую-то лепту в решение проблем и позволит защитить интересы работников железной дороги.

Своим обращением Николай Крохин хочет сказать, что многих проблем могло и не быть, а многих происшествий можно было легко избежать, если бы в ОАО «РЖД», и особенно в структурных подразделениях этой компании, соблюдались основные нормы безопасности движения, охраны труда, а также режим рабочего времени.

Приводя конкретные примеры, он акцентирует внимание на том, что в настоящее время условия труда структурных подразделений из трудовых постепенно переходят в рабовладельческие. Даже когда магистральные локомотивы ходят наполовину разоборудованные, когда машинист не видит куда едет, когда нет возможности остановить поезд при возникновении аварийной ситуации, даже

тогда всё равно поезд должен ехать, а работник работать. Зачем же тогда пишутся законы, зачем написаны ПТЭ (Правила Технической Эксплуатации) и все другие инструкции и приказы? Зачем, если работник должен работать несмотря ни на что?!

Про режим труда работодатель вообще слушать не хочет, заставляя локомотивные бригады работать по две, три, а то и больше смен подряд. Например, только в октябре месяце Николая Крохина привлекали к работе в течении 28 часов подряд, причём за всё это время никто из должностных лиц не поинтересовался самочувствием работников, не издал приказ о продлении режима, не истребовал письменного согласия работников, не запросил мнения профсоюзной организации. А такое привлечение к труду в депо «Уфа» носит массовый систематический характер.

Отдельно в своём письме председатель ППО МПЖ остановился на отношении к профсоюзной организации.

Профсоюзу на предприятии, по его словам, работать просто не дают. Все локальные нормативные акты, все распоряжения идут без согласования с профсоюзной организацией. Николая Анатольевича, Председателя профсоюзной организации «Межрегионального Профсоюза Железнодорожников» (МПЖ), работодатель не отпускает на съезды, конференции, краткосрочную профсоюзную учёбу и прочие профсоюзные мероприятия. Но, главное, находят всяческие причины не допустить его к работе, лишая тем самым средств к существованию.

На членов свободного профсоюза идёт активное давление. Профсоюзу не выделено помещение для работы, не выделены места для размещения профсоюзной информации, а те объявления и информационные листки, что они пытаются вывесить, работодатель немедленно срывает и уничтожает. Про Председателя ППО работодателя распространяет порочащие честь, достоинство и деловую репутацию слухи, вынуждая других писать отказы от работы с ним.

Надеемся, что Председатель ППО МПЖ Эксплуатационного локомотивного депо «Уфа» - структурного подразделения Куйбышевской дирекции тяги – структурного подразделения тяги филиала ОАО «РЖД» Николай Анатольевич Крохин будет услышан средствами массовой информации Башкирии. А мы, в свою очередь, окажем всяческое содействие ему в этом и будем следить за дальнейшим развитием событий.

КУРС НА СОКРАЩЕНИЯ...

В ОАО «РЖД» под предлогом оптимизации, словами о модернизации и обновлении сокращают издержки путём сокращений и увольнений.

В ходе реформы железной дороги были назначены новые руководители – современные, ориентированные на новые рыночные условия, которые, проанализировав ситуацию, приступили к сокращению расходов – оптимизации.

Новое руководство проводит аудит: вводит электронную систему учета и контроля рабочего времени (ЕСПП), проводит тесты для подтверждения квалификации (система квалификационных профилей) и другие меры, пытаясь определить, где можно подрезать бюджет. С другой стороны, руководители нижних уровней, привыкшие к старым порядкам, стараются доказать, что их отделы нужны. Для этого фальсифицируют тесты, раздавая заранее ответы, завывают количество выполненных нарядов и их сложность, обаявая работников «нарисовать» необходимое количество аварийных ситуаций и решений. Но с автоматизированным учетом рабочего времени или без него, а сокращения будут. Так, к 2015-му году Московский ИВЦ, по

комментариям работников, «попросит» на выход работающих пенсионеров. Новых работников на их место брать не собираются.

Последствия оптимизации налицо. Так, в связи с сокращением объемов перевозок грузов ещё в декабре 2013 года 27% сотрудников ОАО «РЖД» было переведено на неполную рабочую неделю (при полной поддержке профсоюза РосПрофЖел). А потом приступили к увольнениям. Пенсионеры – первые очередники на выход.

Пока же пенсионеры не уволены, кроме стандартной нагрузки, согласно решению руководства компании, появились отгулы «по собственному» желанию, что по факту не что иное, как экономия денег и увеличение нагрузки на работающих.

Выходит, что нагрузка для тех, кто остаётся, возрастает, а зарплата будет как прежде. Для пассажиров же увеличение нагрузки на работников – увеличение риска, ибо перенапряженные работники железной дороги безопасности отнюдь не способствуют. Каждому работнику и пассажиру надо сказать свое четкое «нет» подобной политике! Пока идёт такая «модернизация», железная дорога не сможет быть безопасной для пользования и комфортной для работы.

В связи с этим – ряд практических советов работников, которые, могут пригодиться каждому из нас:

• **Вместо увольнения по сокращению часто, в целях экономии, стараются подسунуть на подпись увольнение по собственному желанию.**

При такой попытке отказывайтесь и требуйте увольнения по сокращению, это даст еще два месяца работы, а после увольнения – две средних зарплаты. Не забудьте сообщить всем коллегам о

случившемся, никто не должен понадеясь на это.

• **«Добровольные» отгулы за свой счет, которые вам не нужны.**

Отгул – это, конечно, хорошо, и ваше право его взять при необходимости и по собственному желанию. Но когда отгулы «спускаются» на весь отдел, стоит насторожиться. Если приходит информация о такой новости, нужно всем отделом отказаться. То, что добровольно, пусть остаётся добровольным. Если решительности недостаточно, напишите в свободный профсоюз. Руководство этого не любит, так как это шумиха вокруг их репутации.

• **Разговоры с начальником один на один, где вас склоняют пожертвовать своими интересами или запугивают.**

Например, руководитель вызывает вас поговорить один на один, стараясь навязать вам какую-то неприятную ситуацию.

Знайте, говорить индивидуально с руководителем вы не обязаны. Если у вас есть законный представитель – это хорошо. А если нет, без него очень сложно отвертеться от таких бесед.

В таком случае лучше всего быть членом профсоюза и прийти на беседу с председателем своей первичной организации.

И при любой ситуации, конечно, стоит обсудить увольнения по сокращению, это даст еще два месяца работы, а после увольнения – две средних зарплаты. Не забудьте сообщить всем коллегам о

Дмитрий Маркин

ПОБЕДА В СУДЕ С ТРЕТЬЕЙ ПОПЫТКИ...

Пермский краевой суд принял частное определение в пользу члена Первичной организации Межрегионального профсоюза железнодорожников (МПЖ) моторвагонного депо ст. Пермь-2 Свердловской ж.д. помощника машиниста Ю.Г.Вохмякова.

Судебная коллегия по гражданским делам Пермского краевого суда, рассмотрев в открытом судебном заседании гражданское дело по апелляционной жалобе на решение Дзержинского районного суда г. Перми от 07 мая 2014 года помощника машиниста Юрия Георгиевича Вохмякова, работника Эксплуатационного локомотивного депо Пермь-Сортировочная Дирекции тяги Свердловской железной дороги ОАО «РЖД», приняла решение в его пользу.

Юрий Вохмяков обратился в суд с иском к ОАО «РЖД» о взыскании заработной платы в размере 5 210 руб. 30 коп. за период с октября по декабрь 2013 года, а также взыскании компенсации морального вреда в размере 2 000 руб. Исковые требования он мотивировал нижеследующими обстоятельствами. Он работает помощником машиниста электровагона в Эксплуатационном локомотивном депо Пермь-Сортировочная Дирекции тяги Свердловской железной дороги ОАО «РЖД». Ему установлен суммированный учет рабочего времени с учетным периодом один месяц. В

декабре 2013 года он не выполнил установленную норму труда по не зависящим от него причинам – вместо 175 часов работодателем предоставил ему работу лишь на 152,10 часа. Недоработка составила 22,39 часов. По закону недоработанные до нормы рабочего времени часы ему должны были быть оплачены исходя из среднего заработка. Кроме того, при получении расчетных листов за октябрь, ноябрь, декабрь 2013 года он узнал, что работодатель не оплатил ему компенсационную выплату за разъездной характер работы за 6 поездок, чем нарушил распоряжение ОАО «Российские железные дороги» № 2343 р от 31.10.2011 года.

Решением Дзержинского районного суда г. Перми от 07.05.2014 г. с ОАО «РЖД» в пользу Ю.Г.Вохмякова была взыскана заработная плата за декабрь 2013 года, компенсационная выплата за разъездной характер работы и компенсация морального вреда в сумме 1 000 рублей.

Судебная коллегия по гражданским делам Пермского краевого суда подчеркнула, что нарушения трудовых прав работников Эксплуатационного локомотивного депо «Пермь-Сортировочная», выразившиеся в отказе работодателя оплачивать недоработанные до нормы рабочего времени часы, имеют систематический характер. Несмотря на установление судом факта нарушения трудовых прав работников, работодатель



продолжает допускать аналогичные нарушения трудового законодательства. В связи с чем начальнику Эксплуатационного локомотивного депо Пермь-Сортировочная Дирекции Тяги ОАО «РЖД» предписано принять меры по недопущению впредь таких нарушений.

Интересы члена профсоюза в суде защищал председатель ППО МПЖ моторвагонного депо ст. Пермь-2 Свердловской ж.д. А.Н.Вологов. По его словам, частное определение было принято в отношении начальника депо, профсоюз же просил суд вынести его в адрес юридического лица, то есть ОАО «РЖД».

Тем не менее эта победа радует тем, что пусть с третьей попытки, но суд поддержал и удовлетворил требования работника к работодателю. Особое значение имеет то, что Судебная коллегия по гражданским делам Пермского краевого суда впервые отметила систематичность нарушения трудовых прав в ОАО «РЖД» и перечислила наличие аналогичных дел по искам других работников железной дороги, ранее обратившихся в судебные инстанции за справедливостью.

ПРОВЕРКА ИСПОЛНЕНИЯ ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Тульской транспортной прокуратурой выявлены нарушения трудового законодательства на предприятиях железнодорожного транспорта.

Тульская транспортная прокуратура провела проверку исполнения трудового законодательства на предприятиях Московской дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «Российские железные дороги» в Тульском регионе.

В ходе проверки в Тульской дистанции электроснабжения выявлены нарушения закона при оформлении трудовых договоров с работниками предприятия. В некоторых договорах не указаны обязательные в соответствии со ст. 57 Трудового кодекса РФ условия оплаты труда, доплаты, надбавки, режим рабочего времени и времени отдыха работника.

Аналогичные нарушения выявлены в Тульской дистанции сигнализации, централизации и блокировки. При этом ряду работников предприятия продолжительность основного отпуска была установлена на 4 дня меньше, чем

предусмотрено российским законодательством. Кроме того, на предприятии нарушались правила ведения трудовых книжек работников.

В Узловской дистанции пути работников не всегда знакомили с записями в личных карточках о приеме и переводе. Допущены нарушения и в части профилактики профессиональных заболеваний, поскольку двум электрогазосварщикам не производилась выдача молочных продуктов, употребление которых направлено на минимизирование воздействия вредных веществ на организм работников.

В Узловской дистанции сигнализации, централизации и блокировки в нарушение требований ст. 123 ТК РФ не все работники были ознакомлены с приказами о предоставлении им отпусков, а два приказа по личному составу изданы с нарушениями требований трудового законодательства.

По результатам проверки Тульской транспортной прокуратурой руководителям предприятий внесены представления об устранении выявленных нарушений закона, принесены 2 протеста на незаконные приказы, которые по требованию прокурора были изменены.

Тульская транспортная прокуратура



В Дзержинском районном суде города Перми подписано мировое соглашение между членом Первичной профсоюзной организации моторвагонного депо ст. Пермь-2 Свердловской ж.д., членской организации Межрегионального профсоюза железнодорожников, и ППК «Пермская пригородная компания».

7 ноября 2014 года в Дзержинском районном суде г. Перми было достигнуто и подписано ми-

В ПЕРМИ ПОДПИСАНО МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ

ровое соглашение с ППК «Пермская пригородная компания», а также принято решение о возмещении морального вреда в размере 3000 рублей билетному кассиру Л.И.Приходько.

Предыстория такова: кассиру был объявлен выговор, который впоследствии работодатель сам и отменил, как изданный с нарушением Законодательства. Поводом для данного выговора послужила жалоба пассажира, который купал билет, и ему не понравились места, которые были выписаны первоначально. Спустя некоторое время пассажир вновь обратился к билетному кассиру о

замене мест, на что получил справедливый ответ, что после обеденного перерыва места заменят. Но пассажиру не понравилось, ему хотелось именно тогда, когда хотел он. В итоге – жалоба... Руководство ППК не пожелало качественно разобраться в этом деле, в результате издали приказ о выговоре.

В судебном заседании во всём этом деле разобрались, и между участниками конфликта было заключено мировое соглашение.

Председатель ППО моторвагонное депо ст. Пермь-2 Свердловской ж.д. А.Н.Вологов

В СТРАНЕ:

РЖД ОТМЕНЯЕТ ПЕЗДА НА НЕКОТОРЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

С 14 декабря РЖД на год отменяет поезда на Украину, в Азербайджан, Казахстан и Таджикистан из-за низкой рентабельности перевозок по этим маршрутам. С 12 декабря также отменяются поезда в Софию и Будапешт из-за снижения пассажиропотока.

ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, филиал ОАО «РЖД») с 14 декабря 2014 года на год отменяет свои поезда в сообщении с несколькими странами СНГ. По сведениям, речь идет о поездах в сообщении с Азербайджаном, Украиной, Казахстаном и Таджикистаном.

Представитель РЖД разъяснил, что решение об отмене поездов принято в рамках корректировки графика движения на 2014-2015 годы и связано с низкой рентабельностью перевозок по этим маршрутам. По его словам, если раньше график движения пассажирских поездов вводился в летний период, то теперь это будет происходить в декабре. Таким образом, решение об отмене поездов принято минимум на год. Однако, отметил он, при необходимости поезд может быть назначен.

Решение об отмене поездов не коснулось перевозок в сообщении с Белоруссией, Узбекистаном, Молдовой и Абхазией.

С 12 декабря ФПК отменяет также регулярные поезда в Софию (Болгария) и Будапешт (Венгрия), а с 14 декабря – в обратном направлении. Об этом говорится в официальном сообщении компании.

Причиной отмены поезда в Софию и Будапешт называется снижение пассажиропотока в этом направлении. Вместе с поездами отменяется продажа билетов и в беспересадочные вагоны, курсирующие в составе отмененных поездов.



Источник: ИТАР-ТАСС

В МИРЕ:

ГРУЗИЯ: ЗАБАСТОВКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Машинисты, проводники и технический персонал АО «Грузинская железная дорога» в конце прошлого месяца объявили полномасштабную бессрочную забастовку.

Причиной забастовки стала запланированная в начале 2015 года аттестация сотрудников железной дороги и введение новой системы заработной платы. Сотрудники железной дороги опасаются, что нововведение приведет к понижению заработной платы двух тысяч сотрудников.

«Новый профсоюз железнодорожников» заранее извинился перед пассажирами железной дороги и компаниями перевозчиков за возможные неудобства с надеждой, что общество отнесётся с пониманием к справедливым требованиям людей, трудоустроенных на железной дороге.

Грузинские железнодорожники устроили предупредительную акцию у департамента железной дороги и провели переговоры, которые поначалу завершились безрезультатно.

После восьмидневной забастовки «Грузинская железная дорога» и «Новый профсоюз железнодорожников» всё же пришли к соглашению. По сообщению главы профсоюза, забастовщикам были предоставлены гарантии того, что их заработная плата не будет понижена.

Всего в компании работает 12 682 человека, из них в профсоюзе числятся порядка 4 800 человек.



Источник: РИА Новости



УЛЫБНЁМСЯ...

•••

- Мамочка, я сегодня сделал доброе дело.
- Какое же, Вовочка?
- Двое опаздывали на поезд. Я спустил собаку, и они успели...

•••

- Алло! Управление железных дорог? Срочно пришлите психолога на курский вокзал.
- А что случилось?
- Поезд тронулся.

•••

- В поезде, идущем с часовым опозданием, проводник требует у пассажира билет.
- С какой стати я буду показывать вам билет? По расписанию я уже дома.

ТЕСТ:

УЗНАЙ СВОЮ МАНЕРУ РАБОТЫ

Чтобы всё успевать, кому-то важно спланировать работу на разноцветных листиках, а кому-то – взглянуть на свой стол, заваленный кучами бумаг. Дело всё в манере работы, которая у каждого своя.

Подход к одной и той же работе у каждого индивидуален, и это нормально. Основатель консалтинговой фирмы Working Simply Карсон Тейт утверждает, что каждый из нас в работе опирается преимущественно на один из четырех стилей.

1. Расстановщик приоритетов

Такие люди обладают линейным и аналитическим мышлением. Им нужны факты без прикрас, они никогда не сталкиваются с данными, которые бы им не нравились. Расстановщики приоритетов мотивированы конкретными целями, им хорошо удаётся доводить дело до конца, и они не любят останавливаться, пока оно не сделано.

Коллегам-приоритетчикам нужно отвечать на главный вопрос «Что?»: каковы данные, каков результат и т.д.

2. Планировщик

Такие люди весьма организованы, ориентированы на детали и выстраивают задачи последовательно. Они часто находят в презентациях изъяны, которые другие люди упустили, и отлично планируют проекты. Они составляют списки и становятся немного зависимыми от них: порой вписывают в свой список дел уже завершённое – только чтобы пометить его как сделанное.

Планировщикам важно дать ответ на главный вопрос «Как?»: как это делали раньше, и как будем делать теперь? Эти вопросы сосредоточены на том, как именно проект будет выполняться.

3. Аранжировщик

Это человек интуитивного склада, который способен прочувствовать подводные течения и при необходимости поправить курс. Такие люди к составлению списков подходят с визуальной стороны, и им нужны специфические инструменты, чтобы доводить дела до конца. Например, это может быть какая-то особенная ручка, но точно не обычная бумага из блокнота.

Аранжировщика заботит вопрос «Кто?»: кто главные заинтересованные стороны, на кого повлияет этот проект?

4. Визуализатор

Для человека такого склада критически важно разнообразие выполняемой работы – он просто не может заниматься одним и тем же многие часы без конца. Такие люди рискуют по-крупному, им здорово удаётся жонглировать сразу несколькими задачами и интегрировать совершенно разные идеи в нечто цельное. К примеру, вы можете и не разглядеть поверхности стола визуализатора, погребенного под грудой вещей, но если вы у него спросите о чём-то, он точно знает, где это искать.

Для визуализаторов самый важный вопрос – «Почему?»: почему мы делаем это так, а не иначе, и почему это так важно? Всегда показывайте им общую картину и привязывайте все к стратегии.

Отвечая на ключевой вопрос вашего коллеги, исходя из его стиля, вы можете уменьшить трения, которые часто возникают в команде. Это не устранит все возможные конфликты в ходе проекта, но поможет лучше общаться и сформировать положительный имидж среди коллег.

Источник: WORK.ua



Учредитель и издатель: ИК МПЖ. Редактор: О.В. Казарина. Тираж 990 экз. Распространяется бесплатно.

Адрес для писем в редакцию: 109548, Москва, ул. Полбина, д. 30, стр. 3, МПЖ.

http://www.rplbg.com E-mail: rplbg@mail.ru;

Тел./факс: (495) 959-83-89, тел. (495) 959-85-18.

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:

Москва: +7 (495) 959-85-18, С.Петербург: +7 921 972-28-14, Воронеж: +7 (4732) 79-62-48, Пермь: +7 (342) 214-03-10, Екатеринбург: +7 (343) 333-18-16, Узловая: +7 953-425-42-09.