Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 42 (982)
28 НОЯБРЯ — 4 ДЕКАБРЯ
2019 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ДОКУМЕНТ

Прочная основа

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Новое Отраслевое соглашение по учреждениям образования, подведомственным Федеральному агентству железнодорожного транспорта, на 2020—2022 годы не только сохранило действующие гарантии, компенсации и льготы работникам, неработающим пенсионерам и членам семей, но и пополнилось новыми пунктами.

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров и руководитель Росжелдора Владимир Чепец подписали главный документ, регулирующий социально-трудовые отношения в железнодорожных учебных заведениях, на XIII Международном форуме и выставке «Транспорт России — 2019». На основе нового соглашения будут разработаны и приняты коллективные договоры вузов, техникумов и колледжей железнодорожного транспорта.

«В новом Отраслевом соглашении конкретизированы формулировки, которые были расплывчатыми и требовали доработки, в него также включены новые нормы, востребованные на местах, — рассказал руководитель Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК профсоюза Александр Лощагин. — К примеру, обозначен критерий массового увольнения при сокращении численности или штата работников. Человек, получивший уведомление о предстоящем увольнении в связи с сокращением, теперь сможет в течение рабочего дня вести поиск новой работы, и это время будет оплачено. Кстати, в документе четко прописано, что работодатель должен информировать первичную профсоюзную организацию о любых структурных изменениях, намечающихся в учреждении, — ликвидации, реорганизации и о проведении связанных с этим мероприятий».

В Отраслевом соглашении появились рекомендации увеличивать размер зарплаты учебно-вспомогательному, младшему обслуживающему персоналу и работникам библиотек одновременно с повышением зарплаты профессорско-преподавательскому составу. Также рекомендуется увеличивать их зарплату путем установления надбавок из внебюджетных доходов.

Еще одно новшество будет интересно молодым специалистам, так как предусматривает расширение их социальной поддержки. Учебным заведениям рекомендуется заключать трудовые договоры с молодыми преподавательскими кадрами (ассистентами, преподавателями и старшими преподавателями, не имеющими ученой степени) на срок не менее трех лет. Кроме того, предусмотрена возможность частичной компенсации молодым работникам аренды жилья и предоставление их детям путевок в детские оздоровительные учреждения.

Окончание на 2 стр.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Дмитрий РОЕНКОВ,
председатель Совета председателей организаций профсоюза работников железнодорожных вузов при ЦК РОСПРОФЖЕЛ: :

— Если оценивать действующие коллективные договоры вузов, то в целом они соответствуют прежней редакции Отраслевого соглашения. Но два важных его пункта до сих пор не работали. Речь идет о мониторинге системы оплаты труда работников. Участники состоявшегося 14 ноября заседания Комиссии по вопросам учебных заведений железнодорожного транспорта Общественного совета при Росжелдоре, которую я возглавляю, особо подчеркнули, что мониторинг системы оплаты труда необходим. Но решение о его проведении относится к компетенции Росжелдора и ЦК РОСПРОФЖЕЛ как сторон, подписавших Отраслевое соглашение. И, если будет принято решение о том, что он должен проводиться, то Росжелдор направит в вузы соответствующее распоряжение. Не реализован также пункт Отраслевого соглашения, согласно которому оклады и ставки не должны быть ниже 60% от заработка. Как показал анализ, проведенный Комиссией по вопросам учебных заведений железнодорожного транспорта, фактически оклад доцента, а это основная массовая должность преподавателей вузов, не превышает 30-40% от его заработка. Остальное — стимулирующие надбавки, премии, прочие выплаты.

«ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ПРОДЛИЛ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР СТР. 2

ЧТОБЫ ЗАРПЛАТА НЕ УПАЛА СТР. 3

АГРЕССИЯ НЕ ПРОЙДЕТ СТР. 5

«ПРОФСОЮЗНАЯ» МАМА СТР. 6

НОВОСТИ

РАБОТНИКАМ МЕТРОПОЛИТЕНА ПОДНЯЛИ ЗАРПЛАТУ

Благодаря активной позиции профсоюза работникам МП «Нижегородское метро» с 1 октября 2019 года повышена заработная плата на 4,2 %.

В результате неоднократных обращений председателя ППО метрополитена Андрея Смирнова к главе Нижнего Новгорода администрацией города согласовано новое штатное расписание работников метрополитена с увеличением фонда оплаты труда с 1 октября 2019 года на 4,2%.

Директор МП «Нижегородское метро» Олег Яушев подписал приказ о проведении перерасчета часовых тарифных ставок и должностных окладов работников всех категорий с 1 октября 2019 года.

ИНДЕКСАЦИЯ В «ЖЕЛДОРРЕММАШ»

Заработная плата работников АО «Желдорреммаш» с 1 декабря 2019 года проиндексирована на 3,4 %, в том числе за 2019 год — на 2,5 % и доиндексирована за 2018 год — на 0,9 %.

Приказ об этом в соответствии с достигнутой договоренностью между администрацией УК ООО «Локомотивные технологии» и ОППО АО «Желдорреммаш» (председатель — Николай Данковцев) подписал генеральный директор УК ООО «Локомотивные технологии» Александр Маврин.

Часовая тарифная ставка рабочего первого разряда оплаты труда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда, с установленной 40-часовой продолжительностью рабочей недели составит 48,87 руб., месячная тарифная ставка — 8 023 руб.

ИТОГИ И ПЛАНЫ

Прошло заседание Совета председателей ППО Центра корпоративного учета и отчетности «Желдоручет» — филиала ОАО «РЖД».

Председатель профсоюза Николай Никифоров отметил высокий уровень социального партнерства в «Желдоручете» и наградил его директора Сергея Милохина знаком «За развитие социального партнерства». Знак «За активную работу в профсоюзе» Николай Никифоров вручил председателю ППО Юго-Восточного регионального общего центра обслуживания Ольге Рыжковой.

В беседе за круглым столом члены Совета обсудили текущую ситуацию в «Желдоручете», особое внимание уделив вопросам, связанным с выполнением колдоговора, оплатой и мотивацией труда.

СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО

«ТрансКонтейнер» продлил Коллективный договор

Николай Никифоров принял участие в подписании коллективного договора ПАО «ТрансКонтейнер». Подписи под документом поставили генеральный директор компании Вячеслав Сараев и председатель ППО Кристина Павленко.

«ТрансКонтейнер» является высокоэффективной компанией. И ее коллективный договор всегда был лучшим в отрасли и с точки зрения наполнения, и в части практической реализации, — подчеркнул Николай Никифоров. — Коллективный договор носит не декларативный характер, а является реально действующим инструментом поддержки работников общества».

«ПАО «ТрансКонтейнер» всегда развивался благодаря слаженной работе своего коллектива. И в предстоящий непростой для компании период главным для нас остается сохранение социальной стабильности», — подчеркнул, предваряя подписание, Вячеслав Сараев. Он отметил, что в Коллективном договоре сохраняются существующие социальные гарантии. Кроме того, в его новой редакции большое внимание уделяется обеспечению работникам безопасных условий труда.

При разработке коллективного договора компании учитывалась новая редакция отраслевого соглашения, подписанного в августе этого года.

«ПАО «ТрансКонтейнер» всегда был частью большой семьи железнодорожников. И с точки зрения операционной деятельности мы также продлили все договоры с ОАО «РЖД» на ближайшие три года», — особо подчеркнул Вячеслав Сараев.

Кристина Павленко, в свою очередь, выразила благодарность членам двусторонней комиссии и работникам компании, принимавшим активное участие в обсуждении новой редакции Коллективного договора (напомним, что он был принят с учетом замечаний, поступивших из центрального аппарата и всех филиалов).

КАДРЫ

Иногда они возвращаются

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В штатное расписание Дирекции железнодорожных вокзалов вернули позицию «кладовщик камеры хранения». На деле это означает, что коллектив ДЖВ, а вместе с ним и первичная профсоюзная организация увеличились более чем на 200 человек и будут прирастать еще.

Услуги, предоставляемые пассажирам камерами хранения, входят в технологический процесс работы железнодорожных вокзалов. Тем не менее несколько лет назад их функции, а значит, и люди, были переданы аутсорсинговым организациям.

«Это решение было принято вопреки рекомендациям нашей первички, — говорит председатель ППО ДЖВ Наталия Калужская. — Профсоюзный комитет ППО ДЖВ неоднократно заявлял руководству Дирекции и компании, что против передачи одного из основных видов услуг пассажирам на аутсорсинг».

Но все равно камерами хранения вокзальных комплексов внеклассных, первого, второго, иногда даже третьего класса, стали заведовать сторонние компании. Для многих из них, если не всех, это направление деятельности было абсолютно новым и незнакомым. В итоге пассажиры стали жаловаться на их работу — на грубое обслуживание, обсчет. Претензии были и у профсоюза, но уже не к качеству, а к условиям работы кладовщиков.

«Работали они сутки через сутки, в нарушение всех норм и правил охраны труда и ТК РФ. Не проходили своевременно медицинские осмотры, не имели социальных льгот и гарантий, — комментирует Наталия Калужская. — Были и другие замечания относительно их условий труда и быта».

Этим летом из соображений экономической выгоды и улучшения обслуживания пассажиров было решено вернуть кладовщиков «домой». Пока изменения коснулись Московской и Северо-Западной региональных дирекций железнодорожных вокзалов.

«Кладовщики снова в нашем штатном расписании, — продолжает Наталия Калужская. — И все, что полагается работнику любого железнодорожного вокзала, — все нормы и требования трудового законодательства, социальные гарантии, предоставлены работникам согласно коллективному договору — все они получают в полном объеме».

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

В перспективе все автоматические камеры хранения старого образца будут заменены на новые, а ручные вообще «уйдут» из оборота. Уже принято решение о том, что в 2020 году на вокзальных комплексах Московского узла и в Санкт-Петербурге начнется установка новых разных размеров для небольших и крупногабаритных сумок и чемоданов, оплачивать которые можно будет картами. Таким образом руководство Дирекции железнодорожных вокзалов рассчитывает повысить культуру обслуживания пассажиров в части хранения багажа на территории вокзалов.

Кладовщики при этом без работы не останутся. Автоматическим камерам хранения потребуются операторы. Помимо этого кладовщики будут работать и в комнатах оставленных и невостребованных вещей, в которых хранится забытый в поездах и на вокзалах багаж.

ДОКУМЕНТ

Прочная основа

Окончание. Начало на 1 стр.

Как рассказал Александр Лощагин, Соглашение регулирует трудовые отношения руководства вуза с преподавательским составом: «Например, при внедрении в систему оплаты труда профессорско-преподавательского состава так называемого «эффективного контракта» включать показатели, отражающие исключительно трудовые функции работников. Эти показатели должны быть адекватны трудовым функциям конкретного преподавателя и нести четкую количественную определенность».

Не забыты в новом документе и женщины. Меры по улучшению условий их труда и производственного быта следует улучшать повсеместно. А сотрудницам, воспитывающим детей, необходимо оказывать социальную поддержку. Работодатели могут включать в свои коллективные договоры и дополнительные гарантии для матерей. К примеру, выплачивать пособия по беременности и родам для доведения его размера до среднемесячного заработка и предоставлять ежемесячное дополнительное пособие во время отпуска по уходу за ребенком до трех лет.

Отдельным пунктом соглашения предусмотрена мотивация работы уполномоченных (доверенных) лиц по охране труда РОСПРОФЖЕЛ. Также каждый работник, написав заявление и согласовав его с руководством, может в рабочие дни пройти диспансеризацию. На это время ему сохраняется средняя заработная плата.

В коллективных договорах учреждений образования предусматриваются гарантии и для работников предпенсионного возраста. Предоставлена возможность дополнительного пенсионного обеспечения через негосударственные пенсионные фонды. Стороны социального партнерства также рекомендуют через коллективные договоры устанавливать конкретные размеры денежной компенсации за найм жилья или определенные проценты за ипотечные кредиты при приобретении жилья в собственность, в зависимости от доходов работника.

На основе нового Отраслевого соглашения будут приняты новые коллективные договоры учреждений образования, а в тех учреждениях, в которых срок действия коллективных договоров не истек, — в них должны быть внесены соответствующие изменения и дополнения.

Текст Отраслевого соглашения размещен на сайте РОСПРОФЖЕЛ.

ИНТЕРВЬЮ

Чтобы зарплата не упала

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров и заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов обратились к председателю ФНПР Михаилу Шмакову с предложением поддержать общую позицию работодателей железнодорожной отрасли и профсоюза о недопустимости принятия ФЗ «Об основах государственного регулирования цен (тарифов)» в редакции, предложенной Федеральной антимонопольной службой России. Если проект обретет законную силу, он затронет интересы каждого железнодорожника. Как и почему — «Сигналу» рассказал руководитель Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Александр ЛОЩАГИН.

— Александр Анатольевич, что за новая напасть готова свалиться на головы рядовых работников железнодорожного транспорта?

— Круг людей, которых может затронуть данный закон, не ограничивается только железнодорожниками. Он коснется всех тарифорегулируемых отраслей: энергетики, ЖКХ, автотранспорта, газовой отрасли, атомщиков, аптечного бизнеса, строительства, телефонии, IT-технологий и даже такой деликатной сферы, как ритуальные услуги.

— Инициировал законопроект ФАС. Чего на этот раз хотят добиться антимонопольщики?

— Того же, что и всегда — сдержать рост тарифов или даже снизить их размер. Но для нашей отрасли, для наших работников, если следовать тексту законопроекта буквально, это может обернуться падением зарплат и снижением уровня социальной защищенности.

— Звучит, честно сказать, устрашающе.

— Справедливая конкуренция и свобода рынка — вот два условия, при которых Россия способна сделать экономический прорыв. Об этом Владимир Путин говорил в своем послании Федеральному Собранию. На основе реализации указов Президента, касающихся развития конкуренции, ФАС и разработала этот законопроект. Правда сделала это антимонопольная служба так, как она это понимает — без учета сложившегося на рынке за многие годы паритета цен, устоявшихся реалий.

Основной камень преткновения — статья 18 законопроекта. Один из ее пунктов гласит, что размер средней заработной платы работников регулируемого субъекта не должен превышать среднюю зарплату по отрасли, в которой осуществляет деятельность регулируемый субъект. Система подсчета там сложная, давайте оставим ее в стороне. Главное что? Если эту норму утвердят, то возможно резкое падение уровня заработной платы в тех отраслях, где работники получают больше, чем в среднем по региону. Например, у железнодорожников только в 2 - 3 субъектах России зарплата ниже, чем в субъекте РФ, а в 76 она выше. А почему она выше, это ФАС, видимо, не интересно. Хотя мы знаем, что это прямое следствие напряженной и ответственной работы за счет включения в заработную плату доплат и компенсаций за условия труда, отличающиеся от нормальных, — работа в выходные и праздничные дни, сверхурочно, в ночное время, во вредных условиях и другие. ФАС, наверное, не знает (или игнорирует) тот факт, что доля железнодорожного транспорта в себестоимости продукции в Российской Федерации за последние годы значительно сократилась за счет оптимизации затрат и уменьшения численности персонала железнодорожных компаний.

Но это еще не все. Этот закон ограничит расходы компаний на социальные нужды. Их размер не сможет превышать 7% от расходов на оплату труда. Цифра тоже очень спорная: почему именно 7%? Где экономические обоснования? Достаточно ли будет этой суммы для реализации отраслевых соглашений, коллективных договоров? Пока толком сказать никто не может. А, например, в ОАО «РЖД», где один из лучших в России среди крупных компаний коллективных договоров, данные расходы значительно выше.

ФАС, по сути, игнорирует нормы трудового законодательства, действующие отраслевые соглашения и коллективные договоры, ставя свое мнение выше устоявшихся в Российской Федерации принципов социального партнерства. Может, для специалистов ФАС ближе не социальный мир, а активно применяемые в странах Запада социальные протесты, такие как еженедельные акции «желтых жилетов» во Франции?

— Ужасно, несправедливо, и допустить этого нельзя. Какие шаги предпринимает наш профсоюз?

— Если пойдет резкое сокращение зарплаты, произойдет социальный взрыв. Наша позиция — не навредить людям, не ухудшить их финансовое положение. Мы изложили ее в ФАС, но она не была услышана.

Первоначальный вариант законопроекта был рассмотрен рабочей группой РТК еще весной. Тогда было высказано множество критических замечаний и предложений, как от представителей работодателей, так и от представителей профсоюзов. Солидарную отрицательную позицию по законопроекту занимают Объединение «Желдортранс», ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ. И законопроект отправился на доработку. Однако на очередном его слушании, осенью, выяснилось, что в обновленном законопроекте наши замечания учтены не были.

15 ноября в ФАС прошло очередное согласительное совещание по этому законопроекту. Работодатели и профсоюзы внесли свои предложения. По первому спорному пункту предложено ограничить размер заработной платы работников регулируемого субъекта таким образом, чтобы он не превышал двойную среднюю заработную плату по региону. А по второму было предложено, чтобы экономически обоснованные расходы на социальные нужды (включая необходимую валовую выручку регулируемого субъекта) были в размере, не превышающем 15% от расходов на оплату труда. Но никак не 7%.

Протокольно эти договоренности были зафиксированы, но будут ли какие-то изменения, мы не знаем. Потому что за сохранение предложения ФАС — за ограничения — выступает Минэкономразвития России, а это, как все понимают, очень сильный лоббист. Было предложение организовать встречу с представителями рабочей группы, но как это будет — пока неизвестно. Поэтому председатель профсоюза и заместитель гендиректора РЖД и обратились в ФНПР. А ФНПР — влиятельная организация, объединяющая и представляющая все профсоюзы. Председатель федерации Михаил Шмаков имеет возможность действовать на федеральном уровне.

P.S. К чему приводит бездумное следования благим намерениям, мы можем видеть на примере попытки ввести новые правила медицинской комиссии для водителей, утвержденные приказом Минздрава России под благовидным предлогом не допустить лиц, злоупотребляющих алкоголем и принимающих наркотические средства, к управлению автотранспортом. Массовые очереди, значительный рост цен на прохождение медицинской комиссии, протестные настроения привели к резкому отзыву о данной ситуации со стороны главы государства. Если инициатива ФАС будет продавлена Правительством России, это может привести к неоправданным действиям работодателей, и как следствие — к протестам, которые опять нужно будет останавливать окриком президента страны.

Беседовала Елена ПАВЛОВА, корр. «Сигнала»

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

СОРВАЛ — ОПЛАТИ

Благодаря вмешательству правовой инспекции труда Дорпрофжел на СвЖД работники Каменск-Уральской дистанции пути получили причитающуюся им оплату за работу в сорванные выходные дни.

При проверке правовым инспектором Екатеринбургского филиала Дорпрофжел на СвЖД Татьяной Блиновой были выявлены случаи привлечения работников к работе в августе и сентябре в выходные дни без оформления соответствующего приказа, отсутствовало и письменное согласие работников.

По результатам представления правового инспектора 11 работникам-членам профсоюза за август за фактически отработанное время в сорванные выходные дни выплачено 30 994 руб.

ПРЕМИИ БЫТЬ

Отменены приказы о привлечении к дисциплинарной ответственности двух машинистов-инструкторов эксплуатационного локомотивного депо Агрыз. В одном случае возвращена премия, в другом случае — аннулировано замечание.

В приказе не была определена вина, не устанавливалась тяжесть проступков и обстоятельства, пояснили в структурном подразделении Дорпрофжел на ГЖД Ижевского региона. Не случайно среди направлений правовой работы дорожного профсоюза — разъяснения применения основных пунктов «Положения о премировании».

В данном случае, в соответствии с п.8 этого положения, в течение трех календарных дней с работника, допустившего нарушение, должны были взять объяснительную записку и передать ее должностному лицу, обнаружившему нарушение, — машинисту-инструктору локомотивных бригад.

ПО ТРЕБОВАНИЮ ИНСПЕКЦИИ

Более 1,4 млн руб. выплатило эксплуатационное вагонное депо Круглое Поле своим работникам по требованию профсоюзной правовой инспекции труда. Это доплата за работу сверх нормы. Ее получили более 100 осмотрщиков-ремонтников вагонов и операторов ПТО.

Наличие неоплаченных по закону часов труда было установлено при сопоставлении графиков работы и табеля учета рабочего времени. В общей сложности получилось почти 8,5 тыс. часов.

«Хозяйственному руководству предприятия рекомендовано усилить контроль над сверхурочной работой и своевременно предоставлять работникам выходные дни», — сообщила правовой инспектор труда Волго-Камского филиала Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге Людмила Котова.

МОТИВАЦИЯ

Стимул к работе

Дмитрий МОЛОЛКИН, председатель Дорпрофжел на ГЖД, Нижний Новгород:

— Совершенствование работы уполномоченных по охране труда и общественных инспекторов, формирование у работников культуры безопасности продолжают оставаться основными направлениями деятельности профсоюза. Появляется все больше примеров поощрения «общественников» за их работу, тем более что эта мотивационная составляющая в ОАО «РЖД» документально закреплена на достойном уровне.

Общественным инспекторам в нашей компании должен предоставляться дополнительный отпуск до 3 дней, а уполномоченным по охране труда предусмотрено ежеквартальное премирование в размере до 3 тыс. руб.

Хороших примеров повышения внимания к этому вопросу становится все больше. Согласно представленным председателями первичных профсоюзных организаций отчетам, в этом году на Горьковской железной дороге дополнительный отпуск получили 163 общественных инспектора по безопасности движения. А это уже 33% от их общего числа!

Другой пример — поощрение общественных инспекторов Дирекции по ремонту пути. В июне этого года утверждено Положение ЦДРП о дополнительном премировании общественных инспекторов по безопасности движения поездов, предусматривающее ежеквартальное поощрение каждого инспектора в размере 5 тыс. руб. За 3 квартал 2019 года 13 сотрудников ПМС Горьковской железной дороги получили такую премию.

Работодатель все активнее использует ресурс уполномоченных по охране труда, которые помогают в профилактической работе по безопасности труда непосредственно на рабочих местах, где не каждый день бывает, например, руководитель структурного подразделения, главный инженер или специалист по охране труда.

В этом году поощрено уже 234 уполномоченных по охране труда. Пока это 23% от общего числа таких специалистов, но предпосылки для дальнейшего роста есть. Тем более что в целом Горьковская железная дорога находится на 2-м месте по всей сети дорог по поощрению уполномоченных по охране труда.

Примечательно, что сами уполномоченные по охране труда, получив премии, сразу активизировали свою работу. А мы им помогаем повысить мотивацию к этой деятельности. К примеру, при проверке кировских движенцев оказалось, что за 9 месяцев этого года ни один из 27 действующих уполномоченных по охране труда не был поощрен. Причиной этому явилось действующее положение по мотивации уполномоченных по охране труда, исключавшее их материальное стимулирование. Профсоюз разработал соответствующее предложение, и после обсуждения дирекция изменила свое положение, добавив туда материальный стимул. Как следствие, потенциал уполномоченных по охране труда у кировских движенцев повысится.

СИТУАЦИЯ

Потерянное время

Андрей КОЗЛОВ, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Сургут:

— Из-за распоряжения ЦТ-116 от 8 мая этого года сдавать один локомотив одному прогревальщику работники локомотивных бригад вынуждены просиживать на локомотивах большую часть своего рабочего времени, не производя никакой полезной работы.

Находясь в движении три-четыре часа на участке от Демьянки до Тобольска, они потом сидят в ожидании сдачи на локомотивах от трех до шести часов. А это рост сверхурочных часов работы, минус премия за выполнение установленного задания на поездку как мотивацию быстрой езды и выполнение технической скорости по участку, плюс экономические потери по фонду оплаты самого депо.

Как пример: потери рабочего времени локомотивных бригад в ожидании сдачи по станции Тобольск, на участке Демьянка — Тобольск за октябрь 2019 года составили 992 часа. Также в течение месяца было четыре случая ожидания более шести часов, шесть случаев — ожидания более пяти часов, 14 случаев более четырех часов, 50 случаев — более трех часов. Пять локомотивных бригад отработали месячную норму, не произведя никакой полезной работы. Потери локомотивного депо по фонду оплаты составили 1 199 025 руб.

Потери рабочего времени локомотивных бригад в ожидании сдачи по станции Демьянка, на участке Сургут — Демьянка за октябрь 2019 г. составили 611 часов. Случаев ожидания в течение месяца: более шести часов — один, более четырех часов — восемь, более трех часов — 19 случаев. Три локомотивных бригады отработали месячную норму, не произведя никакой полезной работы. Потери локомотивного депо по фонду оплаты 719 415 руб.

И это только в одном небольшом депо и всего на двух участках обслуживания. А если посчитать по всем эксплуатационным локомотивным депо, сумма получится более чем солидная.

ОХРАНА ТРУДА

Тяжел тормозной башмак

Татьяна СМОЛЯКОВА, председатель ППО Пермского центра организации работы железнодорожных станций:

— Сейчас много говорят об условиях женского труда. Для нашей организации эта тема очень актуальна, поскольку у нас в основном работают женщины: начальники станций, дежурные по станции, дежурные стрелочных постов, дежурные по парку, сигналисты.

Условия труда у большинства из них тяжелые. Сигналисты, дежурные по парку и дежурные по станции, которые ограждают составы, закрепляют их тормозными башмаками весом более семи килограммов.

Кстати, до девяностых годов прошлого века у движенцев была профессия — башмачник, о которой не все сейчас помнят. Она входила в перечень профессий, запрещенных для женщин, поскольку предполагала ношение тяжестей — тормозных башмаков. Но эту профессию не включили в Единый квалификационный тарифный справочник (ЕКТС), башмачников не стало, а закрепление подвижного состава вменили в обязанность сигналистам и дежурным по станциям.

Все знают, что в соответствии с СанПиН «Гигиенические требования к условиям труда женщин» женщина не может поднимать тяжесть более семи килограммов. А если посмотреть сборочный чертеж и паспорт тормозного башмака, можно увидеть, что его вес 7,2 кг плюс — минус 500 г. Эксперты же, проводя спецоценку условий труда, пишут, что тормозной башмак весит семь килограммов, хотя должны указывать максимальный вес. То есть искусственно занижают этот показатель.

Конечно, в должностной инструкции написано, что сразу нести два башмака нельзя. Но ведь тогда происходит перекос нагрузки. Кроме того, ходить туда-сюда за башмаками некогда: время — деньги. Вот и носят наши женщины по два башмака сразу, не жалея своего здоровья.

На дворе XXI век. Неужели нельзя изменить конструкцию тормозного башмака, применять более легкие современные материалы, чтобы уменьшить его вес и дать возможность нашим женщинам работать в безопасных условиях? В одном из интервью начальник Департамента охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД» Петр Потапов сказал, что есть технические возможности сделать так, чтобы женщины не носили их башмаки вручную и что за счет этого планируется улучшить условия труда более 1,6 тыс. сотрудниц ЦД. Будем ждать.

ФОТО: ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

БЕЗОПАСНОСТЬ

Агрессия не пройдет

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Во всем мире 25 ноября отмечается Международный день ООН за ликвидацию насилия в отношении женщин. Это повод еще раз открыто поговорить о серьезной проблеме, которую зачастую замалчивают. Международная Федерация транспортников (МФТ), членом которой является РОСПРОФЖЕЛ, призывает профсоюзы провести широкие ознакомительные кампании среди работников.

В России о насилии в отношении женщин не принято говорить. Хотя в последнее время эту тему стали поднимать чаще, и в основном в связи с конфликтами в семье. По данным одного из последних масштабных исследований, посвященного проблемам насилия над женщинами в РФ, проведенного сотрудниками МГУ имени Ломоносова, почти 80% опрошенных женщин столкнулись хотя бы с одним из проявлений психологического насилия со стороны мужа. При этом 70% женщин испытывают при общении с благоверным различного рода чувства психологического дискомфорта.

Результаты исследования показали, что доля женщин, которым нынешний муж угрожал физической расправой или к которым применял силу, составляет 56%. Почти половина женщин действительно подвергалась хотя бы однажды физическому насилию со стороны супруга. Из них 26% подвергались избиению неоднократно, в том числе 3% женщин подвергаются регулярному ежемесячному, а то и более частому рукоприкладству. И только 45% женщин четко сказали, что муж их ни разу даже не попытался ударить.

По более свежим данным МВД России, количество преступлений в сфере семейно-бытовых отношений в 2017 году по сравнению с 2016 сократилось на 40%, а количество преступлений в отношении супруги за 2017 год по сравнению с 2016-м — на 50%.

Однако указанные цифры включают лишь количество тех заявлений от женщин, по которым были возбуждены уголовные дела и начато расследование. Но многие женщины не сообщают, что стали жертвами насилия, а другим просто отказывают в возбуждении уголовного дела. А значит, большинство преступлений в статистику не попадает, так что об истинных размерах проблемы остается только догадываться.

Что касается насилия на работе (под этим термином Международная конференция труда понимает ряд неприемлемых форм поведения, результатом которых является причинение физического, психологического, сексуального или экономического вреда), то по нему данных в России практически нет. Оценить масштабы проблемы в РФ можно только косвенно, с помощью соцопросов и исследований.

Одно из них было проведено в конце прошло года. Его инициаторами стали профсоюзы, Центр социально-трудовых прав и ученые НИУ ВШЭ. Результаты исследования подтверждают, что проблема домогательств действительно существует, говорят об этом до 30% граждан. Однако эксперты считают эти цифры не соответствующими реальности, так как сотрудники боятся жаловаться на работодателя.

Всего Федерация независимых профсоюзов России и Конфедерация труда России выделяют шесть других видов гендерного насилия в сфере труда: словесные оскорбления, унижения, травля (буллинг), запугивание, преследование (сталкинг) и онлайн-атаки. По данным КТР, насилие может исходить от коллег, работодателей, руководителей и клиентов. Однако ни по одному из них нет точных исследований.

«Сигнал» спросил председателей ППО, какие меры могут предпринять профсоюзные работники, если узнали, что сотрудницы их предприятия подвергаются психологическому или физическому насилию со стороны коллег, руководства или клиентов.

Анна КОНДРАШКИНА, председатель ППО Дирекции по обслуживанию пассажиров Крымской железной дороги:

— Профсоюзная организация должна поддерживать профилактические мероприятия, проводимые работодателем, ведь по закону именно он обязан принимать меры по защите сотрудников. Среди них, например, в части отношений между работодателем и работником, не следует нарушать установленные законами права трудящихся; санитарно-гигиенические условия, в которых работник трудится. Огромное значение имеет и характер взаимоотношений в коллективе.

Руководители и профсоюзные лидеры должны принять меры по созданию в коллективе нормальной, здоровой атмосферы, при которой случаи издевательства, шантажа и тому подобного будут считаться совершенно неприемлемыми. Проводить опросы работников, учитывать их мнение. В то же время, в отношении агрессивных сотрудников должны приниматься адекватные дисциплинарные меры, помогающие предотвратить насилие.

Маргарита КОРОЛЕВА, заместитель председателя комиссии по гендерному равенству Дорпрофжел на Северо-Кавказской железной дороге:

— Необходимо иметь базу законов, защищающих женщин от какого-либо насилия, включая семейное. Как показала жизнь, уголовные дела о домашнем насилии у нас расследуются уже после того, как случилось что-то страшное, непоправимое. Многие женщины слишком слабы, чтобы дать достойный отпор мужчинам, им не к кому обратиться за помощью, зачастую они и не знают, куда обращаться. Полиция же не принимает от них заявлений о домашнем насилии. А если и принимает, то не возбуждает уголовные дела, спускает расследования на тормозах.

По статистике только десятая часть жертв семейного насилия обращается в полицию, остальные считают это «бесполезным делом». Не секрет: чтобы чего-то добиться, требуется потратить немало сил и нервов, а также заручиться мощной юридической поддержкой. А это еще и недешево.

Безусловно, в нашей отрасли при деловых отношениях «мужчина — женщина» ситуация не такая плачевная. Однако, на мой взгляд, необходимо по всей сети дорог организовать некий «телефон доверия», куда женщина могла бы обратиться за помощью в любое время суток.

Виктор КУЗНЕЦОВ, заместитель председателя Дорпрофжел на ГЖД:

— Наибольшему риску пострадать от агрессии подвергаются работницы, связанные с ночным дежурством, и проводницы пассажирских вагонов. Чтобы уменьшить этот риск, дорожный профсоюз может провести обучение правилам поведения в ситуациях, угрожающих безопасности сотрудников. Кстати, подобные ситуации возникают у железнодорожниц не только с незнакомыми людьми, но и с близкими, которые приходят к ним на работу с «разборками».

Также наши инспекторы труда могут дать рекомендации по установке дополнительных железных дверей и решеток там, где это необходимо на станциях. Сейчас металлические двери стоят практически на каждом посту ИЦ. И мы же в рамках социального партнерства будем добиваться от работодателя решения вопроса.

Выходом может быть и установка камер круглосуточного наблюдения. Они помогут не только уточнить все детали произошедшего, но и быстро найти виновного. А вот предотвратить возникновение инцидента помогли бы мобильные «кнопки безопасности».

Это техническое новшество можно активно использовать, особенно в тех случаях, когда работница не сидит на одном месте в течение рабочего дня. «Кнопка безопасности» — небольшое устройство, которое вешается на шею вместо кулона, но в отличие от украшения, вешается незаметно, и в кризисной ситуации позволяет передать сигнал «SOS».

Газовый баллончик как элемент защиты обязательно должен быть с работницами, подвергающимися риску неправомерных действий со стороны других людей.

Елена БОНДАРЬ, председатель ППО АО Свердловская пригородная компания:

— Я считаю, что для защиты наших работниц от агрессивной среды необходим целый комплекс мер. Это и заключение договоров с охранными предприятиями для обеспечения безопасности жизни и здоровья работников от противоправных действий правонарушителей, и доставка сотрудников служебным автотранспортом в ночное время к месту работы и обратно, и оборудование билетных касс, пассажирских вагонов камерами видеонаблюдения. Нужны тренинги, на которых штатный психолог будет отрабатывать с нашими работниками коммуникативные навыки и обучать их применению практических приемов нейтрализации стрессового воздействия.

Светлана СЕЛИВЕРСТОВА, председатель ППО вагонного участка Орск, ЮУЖД:

— Присутствие в движущемся поезде в замкнутом пространстве агрессивно настроенных или непредсказуемых пассажиров может не только создать угрозу для других пассажиров и поездной бригады, но и спровоцировать крупное железнодорожное происшествие. За последние год-полтора произошло не менее 100 случаев, когда подвыпившие пассажиры нападали с кулаками, ножами и даже маникюрными ножницами на проводников, начальников поездов. Многие, не доехав до станции назначения, попадали в травмпункт, на операционный стол и даже на кладбище.

У нас в вагонном участке для проездных бригад и билетных кассиров проводятся практические занятия с психологами, на которых воспроизводятся конкретные ситуации и отрабатываются способы выхода из них.

СИГНАЛ
№ 42 (982) 28 ноября — 4 декабря 2019 года

СЕМЬЯ

«Профсоюзная» мама

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел НА ГЖД,
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Мать семерых детей Ольга Хорошева уже два с половиной года возглавляет цеховый профсоюзный комитет в Ижевском центре пассажирских обустройств на Горьковской железной дороге.

«На собрании трудового коллектива именно мне доверили эту честь — защищать интересы работников, — говорит Ольга. — Коллеги посчитали, что раз уж я состоялась как успешная мама, вырастившая достойных детей, то смогу и хорошо позаботиться о «дядях и тетях». И у меня это тоже хорошо получается. Быть «профсоюзной мамой» очень нравится, ведь я привыкла заботиться о других, привыкла постоянно решать проблемы и радоваться общему успеху».

На первый и естественный вопрос о том, как она все успевает, включая выполнение основных обязанностей рабочего по комплексному обслуживанию и ремонту зданий, Ольга Хорошева называет три причины. Первая — все дети практически уже выросли, младшему Андрюше 16 лет, старшему Михаилу — 30 лет.

Вторая — достаточно времени у нее практически никогда не было, тем более что сама выросла в многодетной семье. Весь секрет заключается в правильной расстановке приоритетов. В итоге на самые важные и главные дела всегда хватает времени. Ну, а о третьей причине — чуть позже.

Конечно, воспитать семерых детей непросто. «Но я уже не помню усталости, правильная организация жизни детского коллектива позволяет всех занять. Пока один салат крошит, другой свою комнату подметает, третий в огороде копает…Вечером все вместе собираемся за шашлыками», — вспоминает Ольга.

Самый приятный момент для нее в жизни — рождение внучки, вопреки прогнозам врачей. «Здесь Бог помог и совершил чудо, — считает Ольга Хорошева. — Моя семья воцерковленная: каждый день, в том числе перед едой, обязательно молимся. Именно Господь помогает все успевать, дает необходимое для жизни».

Вера дала ей сил пройти и самую сложную в жизни ситуацию 16 лет назад. Младший полугодовалый ребенок тогда тяжело заболел, врачи долго не могли поставить диагноз. А сынок плакал день и ночь, родители не знали, как и чем ему помочь.

Проблемы любимчиков в ее семье никогда не было. «Всех люблю одинаково, как любят одинаково пальчики на руке», — поясняет Ольга. А уже выросшие дети отвечают ей взаимностью и продолжают заботиться о маме. К примеру, одна из дочерей, 25-летняя Ксения, частенько заезжает за ней на своей машине после работы, чтобы мама не возвращалась в темное время суток одна домой. На праздники дарят нужные подарки. Последний из подарков — французские духи.

Нет любимчиков и среди подопечных Ольги на работе. Именно поэтому коллеги ее ценят, благодарят за открытость и обещают, что в следующем «перевыборном» году будут голосовать только за свою «профсоюзную маму».

«Не сомневаюсь в том, что они выполнят свое обещание, — считает заместитель председателя структурного подразделения Дорпрофжел на ГЖД Ижевского региона Лилия Ахметзакирова. — Она и у меня ассоциируется с «уютной» домашней женщиной, которая успешно несет большую общественную нагрузку. Очень исполнительна, тактична, никогда не повышает голос. С ее приходом в дирекцию пассажирских обустройств все работники, имеющие детей, стали активно участвовать во всех наших мероприятиях. К примеру, именно от ее подразделения минувшей весной на региональный конкурс поступило больше всего скворечников, которые папы делали вместе с детьми. Ольга лично внесла большой вклад в пополнение экспозиции привокзального музея в Камбарке. Она умеет прекрасно вдохновлять и мотивировать железнодорожников!».

Свои обязанности в профсоюзе Ольга Хорошева выполняет на отлично. В этом году ко Дню матери Дорпрофжел на ГЖД наградил ее Почетной грамотой. В «поощрительном списке» Ольги Хорошевой есть также Благодарность начальника Горьковской железной дороги, Почетная грамота республиканского объединения профсоюзов, знак отличия «Материнская слава» от президента Удмуртской республики. Все эти награды подтверждают, что «сапожник с сапогами».

ИНСПЕКТОР

Отвечаю за все

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

На двери в здание ПТО парка «Г» эксплуатационного вагонного депо Пермь-Сортировочная (ВЧДЭ-17) установлен кодовый замок. Есть и подсказка, которую может понять только профессионал. Сегодня код замка — это цифра, соответствующая длине зазора между рамой тележки и потолком буксы КВЗ-5, КВЗ-ЦНИИ-I и КВЗ-ЦНИИ-II. Набираешь — и дверь открывается.

«Код этот постоянно меняется, — рассказывает осмотрщик-ремонтник, председатель деповского Совета общественных инспекторов по безопасности движения поездов Алексей Головизнин. — И каждый день, стоя перед входной дверью и решая очередную задачку, настраиваюсь на рабочий лад».

Действительно, работа осмотрщика-ремонтника подразумевает постоянное решение задач со многими неизвестными. Ведь дефекты зачастую скрыты, увидеть их не всегда легко. Надо обращать внимание на множество деталей, на косвенные признаки. «Своеобразный» звук при простукивании тележки или запах из корпуса буксы, изменившийся цвет ее крышки, след трения корончатой гайки, незначительный перекос буксы предупреждают профессионала о серьезном повреждении. Например, перекос буксы говорит о том, что идет разрушение подшипника. Поэтому при любом подозрении на это отклонение проверяются зазоры между корпусом буксы и лабиринтом.

Но, чтобы определить причинно-следственную связь между еле заметной «мелочью» и серьезным опасным повреждением, нужны знания. Это Алексей всегда понимал, поэтому, придя после техникума на работу в вагонное депо, продолжил образование и поступил в Уральский университет путей сообщения на факультет «Вагоны». Два года успешно совмещал работу и учебу, а когда у него родился ребенок, перешел на заочное отделение, которое окончил в 2012 году.

«Когда я только пришел в депо, было трудно, — сознается Алексей. — Но с годами пришел опыт, глаз теперь сразу «падает» на неисправности. Мне нравится моя работа».

В депо Алексея знают как профессионала высокого уровня. Но сам он считает, что всех тонкостей профессии еще не познал. Он постоянно читает профессиональную литературу, посещает технические занятия, курсы повышения квалификации.

«Это понятно, — уверена председатель профсоюзной организации ВЧДЭ-17 Надежда Шакирова. — Я была осмотрщиком вагонов и знаю, что работа с таким механизмом, как вагон, требует постоянного самообразования. Но и этого мало. Чтобы состояться в профессии осмотрщика, нужна интуиция. Только все вместе дает хороший результат».

Если нарушение повторяется, Алексей понимает, что нужна помощь. Вместе с допустившим это нарушение работником они ищут и находят причину, устраняют ее. «Когда причина найдена, — подводит итог Алексей, — нарушения прекращаются». Осмотрщик-ремонтник — должность ответственная. Не увидишь трещину в литой детали грузовой тележки, может случиться излом, вагон сойдет с рельсов. А ведь на этот опасный дефект порой указывает такая «мелочь», как валик инея (зимой) на детали или пыли (летом).

ФОТО АВТОРА

«Когда меня избрали председателем совета общественных инспекторов депо, — говорит Алексей, — у меня появилось чувство, что я отвечаю за все. Что я в ответе перед коллегами, которые оказали мне доверие, перед руководством депо, которому я помогаю выявлять зоны риска, а в конечном итоге — перед пассажирами, доверившими нам, железнодорожникам, свою жизнь. И это чувство с тех пор меня не покидает».

ДОСУГ

Профсоюзный бал

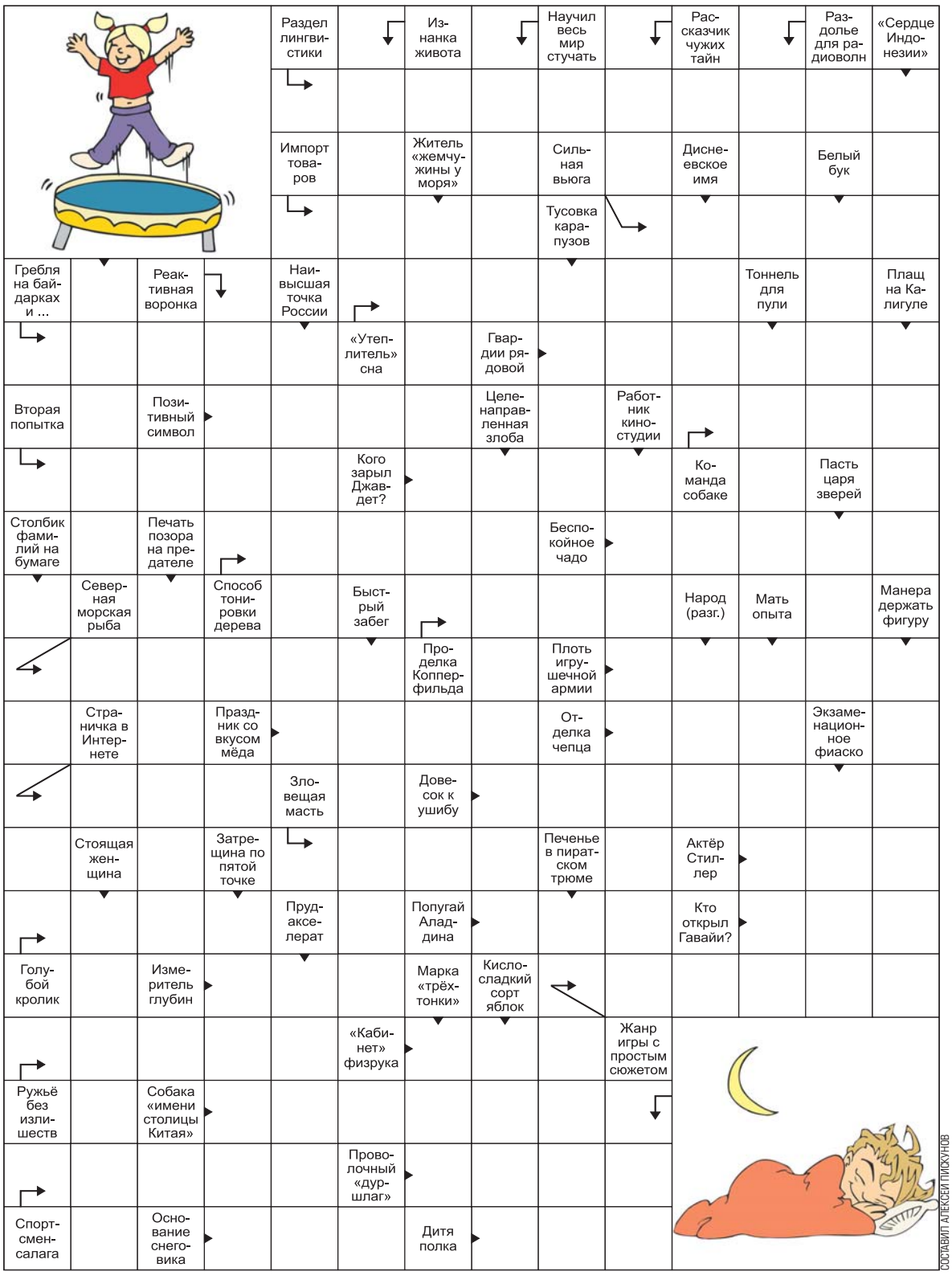
РОМАН РЕЗНИКОВ,
внеш. корр.

Когда слышишь слово «бал», воображение рисует яркую картину из далекого прошлого: дамы в пышных платьях и кавалеры в шикарных фраках вальсируют под чарующие мелодии по роскошному залу. Иногда история оживает, позволяя погрузиться в потрясающую атмосферу былого.

В Зале торжеств РУТ (МИИТ) прошел великолепный бал, посвященный 95-летию студенческой первичной профсоюзной организации университета. С поздравлениями выступили заместитель председателя Дорпрофжел на Московской железной дороге Сергей Водянов и проректор РУТ(МИИТ) Михаил Кленов. Бал посетили также председатель Молодежного совета РОСПРОФЖЕЛ Александра Шубина и председатель Молодежного совета Дорпрофжел на МЖД Елена Сорока.

Торжество навсегда запомнится участникам: программа из 17 танцев с идеально подобранной музыкой и тщательно отрепетированными схемами, в сочетании с очень теплыми и душевными выступлениями представителей ФПО и увлекательными мастер-классами бальных манер создали яркий, волнующий, изящный и неповторимый букет.

Еще раз поклонимся, сделаем реверансы и устремимся дальше, ведь хотя нашему профсоюзу и 95 лет, он навсегда останется молодым студентом, уверенно шагающим в неизвестное, но такое манящее будущее.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 41

По горизонтали: Полусон. Коко. Давыдов. Морс. Ковш. Ослица. Кулак. Куст. Зебу. Линкор. Нитка. Анчар. Посол. Едок. Эдем. Вольт. Олива. Майн. Дымка. Утка. Пир. Ласт. Подать. Щека. Негр. Джек. Ощип. Диод. Тигр. Жижа. Идол. Оговор. Гон. Каяк. Корж.

По вертикали: Золотухин. Подсказка. Львов. Сидр. Новости. Океан. Шкура. Осло. Искус. Акрил. Чудра. Ремонт. Повидло. Оковы. Обь. Лампа. Тварь. Китч. Тренинг. Аладдин. Снеток. Текила. Пророк. Движок. Пиво. Шарж. Жор.

ИСТОРИЯ

Неизвестный эпизод

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Когда в России начали строить железные дороги и появилась потребность в паровозах, отечественные инженеры и заводы вполне справлялись своими силами, без привлечения иностранных производителей. Так же было и в СССР. Однако есть в истории отечественной железнодорожной отрасли эпизод, когда молодая советская власть решила закупать паровозы за рубежом.

В 1917 году Временное правительство направило в США для закупки паровозов профессора Юрия Ломоносова, известного специалиста в области железнодорожного дела. Но американцы отказались продавать машины для Советской России, и посланцу пришлось вернуться. В 1920 году Ломоносов снова отправился за рубеж, уже как глава только что созданной Русской железнодорожной миссии. Он вез заказ на 1200 паровозов, на который советское правительство выделило ему 200 млн золотых рублей.

Выполнить заказ взялись главным образом Германия и Швеция. В Германии его отписали 19 заводам, а шведскому заводу фирмы «Нидквист и Хольм» была заказана одна тыс. паровозов серии Э по чертежам Луганского завода.

Самое крупное затруднение состояло в финансировании этого огромнейшего заказа, который, безусловно, был лакомым куском для европейских производителей. Советская Россия в то время находилась в состоянии экономической и дипломатической изоляции и окружения и не имела дипломатических представителей ни в Германии, ни, за редкими исключениями, в остальных странах Европы. Свой заказ она вынуждена была оплачивать золотыми слитками или монетами. Однако ввоз русского золота в Англию, Францию или США был в то время строжайше запрещен. Поэтому было решено депонировать русское золото в Швеции, куда оно могло быть доставлено без всяких затруднений из Ревеля.

Все трудности были преодолены, паровозы изготовили и доставили в Россию водным путем (но это отдельная история). И вот тут начинается самое интересное.

Историк Александр Иголкин полагает, что заказ паровозов у европейских железнодорожных строителей был аферой, или, в лучшем случае, большой технико-хозяйственной ошибкой. Главный вопрос заключается в том, надо ли было заказывать паровозы за рубежом по отечественным чертежам и платить за это сотни миллионов золотых рублей? Удивляет выбор исполнителей заказа. Часть немецких заводов, до того как подрядилась строить для России, никогда не занималась паровозостроением. А шведский завод выпускал в год не более 40 штук больших паровозов.

У России же была своя достаточно хорошая база по производству и ремонту паровозов. По имеющимся данным, количество выпущенных машин в период с 1917 по 1922 годы действительно уменьшалось, но затем снова стало расти. Специалисты полагали, что, если дать отечественным заводам достаточно металла и топлива, квалифицированных рабочих и инженеров, то они смогут своими силами обеспечить железнодорожную отрасль.

Возможно, сперва следовало посчитать, сколько в стране исправных паровозов, сколько неисправных, какие заводы работают. Возможно, отдать золото, выделенное на изготовление заказа в Европе, отечественным заводам. А потом уже думать, сколько машин еще надо заказать за рубежом.

Однако профессор Юрий Ломоносов в 1920 году дал на Политбюро совершенно иной анализ ситуации. Он убедил руководство страны, что количество неисправных паровозов растет такими темпами, что «к февралю 1921 года железные дороги встанут». Этим и аргументировалась острейшая необходимость немедленного заказа за границей новых паровозов.

К 1922 году стало ясно, что идея заказать паровозы за рубежом — ошибка. В Россию их поставляли со срывами сроков, их постройка и ремонт обходились дороже, чем если бы это делалось в России, да и качество паровозов оставляло желать лучшего. В архивном документе можно прочесть, что «паровозы эти во многих случаях после небольшого пробега, вследствие технических недочетов, должны были становиться в ремонт».

В октябре этого же года Русская железнодорожная миссия была ликвидирована. Профессор Ломоносов в Россию не вернулся.

ЗАБОЛЕВАНИЕ

Сплошная головная боль

Кроме того, голова может болеть:

— при гриппе и прочих инфекционных и воспалительных заболеваниях;

— при повышенном давлении: тяжесть в затылке, которая распространяется на всю голову;

— при пониженном давлении: на фоне общей слабости появляется «расплывчатая» боль из-за недостаточного питания мозга кислородом:

— при сердечной недостаточности: возникает по утрам из-за застоя венозной крови в мозгу. Сопровождается шумом в ушах;

— при гайморитах, когда боль не приступообразная, а постоянная, распространяется в область щеки, усиливаясь при кашле, сопровождается заложенностью носа;

— при метеозависимости — во время скачков атмосферного давления, когда появляется давящая боль.

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Синоптики предупредили жителей России об атмосферной впадине.

Атмосферное давление, которое сейчас во многих регионах страны аномально высокое, вскоре резко понизится и сравняется со среднеклиматическими значениями. Синоптики называют это явление «атмосферной впадиной» и советуют метеозависимым людям быть осторожней и внимательно прислушиваться к своему организму. Но и очень здоровые люди страдают от перепадов давления. 80 процентов жителей России периодически мучаются от головной боли, но мало кто обращается к врачу за помощью, а бегут в аптеку за болеутоляющими таблетками. Но далеко не всегда они помогают: ведь головную боль вызывают разные причины.

О том, почему вдруг начинается головная боль, как от нее избавиться и как сделать так, чтобы она не повторялась, рассказывает врач-невролог, консультант Нижегородского областного клинико-диагностического центра Ирина КОЖАКОВА.

Мигрень

Начинается она с одностороннего приступа пульсирующей боли в висках. Чаще всего ее появление связывают со спазмом и последующим расширением артериальных сосудов по поверхности головы. Причина мигрени — раздражение тройничного нерва. Предрасположенность к мигрени передается по наследству. Но причиной ее могут стать и такие причины как аллергия, стресс, нарушение режима дня, утомление.

Мигрень может быть вызвана и повышенным содержанием тирамина — вещества, обладающего сосудосуживающим действием, повышающего кровяное давление и влияющего на процессы возбуждения и торможения в нервной системе. Содержится он в сыре, йогуртах, орехах, красном вине, пиве, цитрусовых и консервированных продуктах.

В 45 процентах случаев приступы мигрени начинаются у пациентов в детском и подростковом возрасте. Если же человек дожил до сорока лет, не зная, что такое мигрень, скорее всего, его минует чаша сия.

Каждый приступ мигрени — чаще односторонняя сильная пульсирующая головная боль, которая может длиться до 72 часов. Существует расхожее мнение, что побороть мигрень нельзя. Но это не так. Врач может сократить частоту приступов и уменьшить боль во время них. Эффективность лечения зависит от того, когда пациент обратился за помощью к специалисту.

Перед приступом мигрени часто наблюдается симптом, получивший название «аура», когда перед глазами появляются сверкающие точки и зигзаги. Если принять в этот момент нужное лекарство (его должен подобрать врач), приступа можно избежать.

Во время приступа лучше уединиться в затемненном, тихом помещении и поспать.

Можно, конечно, принять болеутоляющие препараты, но дозировку должен подобрать врач. Кроме того, не допустимы какие бы то ни было комбинации с препаратами, содержащими, к примеру, кофеин, иначе это может привести к продолжительным головным болям.

При среднетяжелой и тяжелой форме головной боли рекомендуются препараты группы триптана, помогающие устранить тошноту и рвоту во время приступа. Но для подбора формы препарата и дозировки необходима консультация врача, потому что эти лекарства могут вызвать нежелательные побочные действия. Категорически они противопоказаны при заболевании сердца, нарушении мозгового кровообращения, диабете, повышенной свертываемости крови, курении, избыточном весе, а также при снижении функции печени или почек. Так что не торопитесь тратить деньги: препараты этой группы стоят дорого.

Боль напряжения

Это самый распространенный тип первичной головной боли. Она может длиться от нескольких часов до нескольких суток. Первопричина ее — эмоциональное, физическое и умственное напряжение, например, у бухгалтера, не успевающего с квартальным отчетом, у пассажира, опаздывающего на поезд. Но боль может быстро прекратиться, когда бухгалтер подготовит отчет, а пассажир войдет в свое купе и расслабится. Поэтому для лечения этого типа головной боли применяют психотерапевтические методы (самовнушение: я успею, все будет хорошо), а из препаратов — успокоительные.

При слабых головных болях напряжения можно ограничиться домашними средствами. Например, принять теплую ванну, расслабляющий душ.

А вот от таблеток, снимающих боль, лучше воздержаться.

Нервные пучки

От так называемой «пучковой» головной боли страдает каждый сотый мужчина от 30 до 50 лет. Это боль сосудистого происхождения, которая практически никогда не передается по наследству и исчезает с возрастом. Но в то же время это самая разрушительная из всех видов головных болей. Жгучая, пульсирующая, всегда терзающая надбровье и лоб с одной и той же стороны. Приступы длятся от 5 до 30 минут, но могут повторяться 2-3 раза в сутки. Причем один из приступов обязательно настигает во время сна (симптом будильника). Единственное средство купировать приступ пучковой головной боли — вдыхать кислород.

Полностью излечить эту болезнь невозможно. Но можно добиться, чтобы приступы случались как можно реже. Для профилактики можно принимать препараты калия, противосудорожные средства. Индивидуальную схему лечения должен подобрать специалист, самолечением лучше не заниматься, чтобы не ухудшить и без того мучительное состояние.

НА ЗАМЕТКУ

Срочные меры

Те, у кого головная боль возникает довольно часто, знают: если при первых симптомах не принять меры, она разыграется. И тогда уж «укротить» ее будет сложно. А что же рекомендуется сделать сразу, как только вы почувствовали тяжесть в надбровной или затылочной области легкое головокружении, или напряженность мышц шеи?

- Для начала выпейте чашку сладкого чая — увеличение содержания глюкозы в крови может прервать развитие приступа.
- Сделайте пять-шесть неглубоких вдохов животом. Если причина головной боли в кислородном голодании, то таким образом вы восстановите баланс газообмена, а боль пройдет.
- Помассируйте точки между бровями, за ушами в височной области, активно разотрите лоб, затылок. Эти действия помогут предотвратить приступ или дождаться действия принятых таблеток.
- Примите горячий душ, затем выпейте 30-50 капель валокордина и положите на шею горчичник. Кроме того, сделайте горячую ножную ванночку или приложите к ногам грелку. Все эти процедуры направлены на то, чтобы улучшить кровообращение, в том числе микроциркуляцию, избавиться от застойных явлений.
- При первых признаках боли помогает кисловатый морс из клюквы, брусники, вода с добавлением сока лимона или молотого имбиря.
- Можно использовать и такие травы, как мята, мелисса, бергамот или валериана. После ванны выпейте чашечку свежезаваренного чая, в состав которого входит успокоительный сбор: ромашка, липовый цвет, мята.

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

Телефон: 8(499)262-17-66.
Факс: 8(499)262-08-13.
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd
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 «Красная Звезда» 123007, 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, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 125888 экз.
Номер подписан: 26.11.2019 г. Заказ №