Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 36 (1064)
14–20 ОКТЯБРЯ
2021 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

МЕТРО

Машинист в потертой форме

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Руководство метрополитена Самары и профсоюз стараются удержать персонал за счет коллективного договора

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В этом году во всех метрополитенах, чьи сотрудники являются членами РОСПРОФЖЕЛ, проиндексировали зарплату, однако это не поспособствовало притоку новых работников на предприятия, которые в них нуждаются. Зарплата и условия труда в большинстве метрополитенов оставляют желать лучшего.

Ситуация непростая во всех метрополитенах, за исключением Московского и Петербургского. Там власти, понимая значимость подземного вида транспорта для жизни мегаполиса, поддерживают предприятия.

«У нас последний пуск станции был семь лет назад, сейчас 10 станций, общая протяженность метрополитена 11,6 км, — рассказывает председатель ППО МУП «Самарский метрополитен» Игорь Сидякин. — Штат укомплектован только на 82%, из них 33% — пенсионеры, 18% — молодежь, которая к нам не идет из-за низкой зарплаты».

Летняя индексация позволила немного поднять зарплату, в большинстве случаев ежемесячную премию удается повышать с 20 до 30%. Чтобы поднять статус и удержать средний командный состав, директор метрополитена на 10% поднял зарплату этой категории работников. Но даже с учетом проведенной индексации средняя зарплата на предприятии составляет сегодня 31 463 руб., а по Самарскому региону — 45 904 тыс. руб.

Руководство и профсоюз стараются за счет коллективного договора удержать персонал. Так, в колдоговор ввели два новых пункта — о добровольном медицинском страховании и об оказании финансовой помощи при уходе в отпуск. Второй, правда, с формулировкой «при наличии финансовой возможности», которой у предприятия сейчас нет.

«В действующем коллективном договоре нам удалось отстоять критерий «особые условия труда» для категории сотрудников, которые не менее 80% рабочего времени проводят в тоннеле. Поэтому они получают дополнительно семь дней оплачиваемого отпуска, а это более 60% от общего числа работников метрополитена, имеющих допустимый 2-й класс. При нашей нерентабельности этот пункт хотели из колдоговора убрать. Но на то и коллективный договор, надо договариваться», — говорит Игорь Сидякин.

Но есть пункт, который уже три года не исполняется из-за отсутствия средств, — метрополитен не может закупить форменную одежду для машинистов, работников службы движения и транспортной безопасности. «Сейчас заканчивается уже второй срок носки форменной одежды, выданной шесть лет назад. На форму нужно 4 млн руб. До настоящего момента у нас финансовой возможности не было, в этом году надеемся одеть первую половину работников, в 2022 году — вторую», — говорит председатель ППО.

Окончание на 4 стр.

РОСПРОФЖЕЛ В СОЦСЕТЯХ

Цифра

275-ю строчку занял АО НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в рейтинге «600 крупнейших компаний России» по итогам 2020 года. Данное исследование рейтинговое агентство RAEX проводит ежегодно.

УСЛОВИЯ ТРУДА

Результат командной работы

ДМИТРИЙ МИКШИН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЗЛАТОУСТ

Для сотрудников погрузпункта станции Миасс Златоустовской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ Южно-Уральской магистрали возвели санитарно-бытовой модуль.

Год назад работники дистанции пожаловались главному техническому инспектору труда Дорпрофжел на ЮУЖД Андрею Нейвирту на отсутствие душевых.

Этот вопрос долгое время не могли решить, ведь в здании погрузпункта не было свободных помещений для переоборудования их в душевые. Да и система водоснабжения отсутствовала.

Тогда работникам казалось, что оборудование душевых не просто трудоемкое и затратное мероприятие, но и с весьма туманной перспективой. Коллектив разделился на два лагеря — одни говорили, что все бесполезно, к кому только они ни обращались с этим вопросом, другие, наоборот, не оставляли надежду на достойные санитарно-бытовые условия.

Осмотрев все помещения вместе с работниками и выслушав их предложения по оборудованию душевой, технический инспектор обратился к руководству дистанции. После чего от администрации поступило несколько вариантов решения вопроса, но все они не устраивали профсоюз.

«Предлагалось, например, организовать доступ работников погрузпункта к душевым, которые предназначены для сотрудников станции. Но гардеробные погрузпункта находятся в совершенно другом здании, и чтобы добраться до душевой, необходимо пройти как минимум 100 м по улице. С этим мы согласиться не могли», — говорит Андрей Нейвирт.

И все-таки руководство дистанции нашло выход. Со станции Бакал в Миасс привезли модульный контейнер, где и обустроили душевые. Для этого потребовалась помощь специалистов дирекции по тепловодоснабжению. Ведь водопровод оказался очень старым и выполненным из чугунных труб.

Внутри модуль отремонтировали работники погрузпункта: сварили отопление, поменяли электрическую проводку, подключили душевую кабину.

«Работаю в Челябинске, здесь нахожусь в командировке. Привыкла, что на погрузпункте нет нормальных санитарно-бытовых условий. Раньше здесь из удобств был только деревянный туалет на улице. А теперь — и туалет теплый, и душевая кабина. А ремонт какой в санитарно-бытовом модуле! Вот на всех участках так бы сделали», — говорит механизатор комплексной бригады Златоустовской дистанции погрузочно-разгрузочных работ Елена Лановчук.

ФОТО АВТОРА

Теперь есть не только душевые, но и теплый туалет

ИТОГИ

Каникулы трудового режима

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

Минувшим летом студенты профильных вузов возобновили практику трудовых отрядов, прерванную ковидом. «Сигнал» выяснил, навыки каких профессий они приобрели и на что им хватило заработанных денег.

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ВСЖД

Сварка арматурных каркасов — одно из направлений работы студентов на станциях Мысовая и Бабушкина

«Если любишь путешествия, новые знакомства и адреналин — тогда тебе в отряд проводников. В 13 лет я поехала на каникулы к дедушке в Адлер, пять дней в одну сторону. Проводниками были студенты, которые успевали все: и убираться в вагоне, и общаться с пассажирами. Веселые, легкие и добрые — такими они мне запомнились», — рассказывает студентка второго курса управления на транспорте и информационных технологий Иркутского государственного университета путей сообщения Екатерина Пичкур.

Этим летом девушка ездила проводником по направлению Северобайкальск — Адлер. По ее словам, заработала хорошие деньги. Их бы хватило на оплату одного года обучения в университете, но так как она учится на бюджете, то потратила их на ремонт квартиры.

А третьекурсник этого же факультета Андрей Котыга в этот раз стал бригадиром студенческого отряда проводников «Орион». О коллегах позаботился заранее, встречался с ребятами, рассказывал им об особенностях трудового «семестра», какие экзамены нужно сдать. И к началу летнего сезона «Орион» заполнился студентами одним из первых. Однако задуманное не сбылось. «Нарядчики вагонного депо Иркутск раскидали нас по разным отрядам и направлениям. Те, кому повезло, попали вместе по два-три человека. Настроение и желание работать было испорчено, но, несмотря на трудности, все бойцы откатали сезон. Мне в напарники поставили кадрового работника. Мы сдружились: и работали, и отдыхали вместе. Но были и такие случаи, когда кадровые обманывали и подставляли студентов», — поделился Андрей Котыга.

Ребята, желающие испытать себя на прочность и силу духа, нашли себя в стройотрядах.

«Наша деятельность на станциях Мысовая и Бабушкина делилась по двум направлениям: сварка арматурных каркасов и работа на участке — кто-то был сигналистом, другие ремонтировали железнодорожное полотно или убирали территорию. Приезжая сюда, ты видишь процесс изнутри. Приходит понимание профессии», — делится ощущениями студент третьего курса факультета «Строительство железных дорог» Никита Перелыгин.

Кстати, у парня был выбор: отправиться на БАМ или остаться поближе к Иркутску.

«Ребята на БАМе заработали суммы серьезнее, но и условия были жестче. Мы, к примеру, после работы могли отдохнуть на берегу Байкала, искупаться. Еще одно преимущество — рядом цивилизация: магазины, аптеки, поэтому я не жалею, что остался недалеко от места учебы», — говорит парень.

Все точки над «i» расставил студент третьего курса системы обеспечения движением Владислав Голубев, который трудился на БАМе в поселке Новая Чара.

«Если вы собираетесь на БАМ, то будьте готовы к семидневной трудовой неделе по 11 часов. И суровый здесь не только режим работы, но и условия отдыха. Наш отряд заселили в палатку. Днем в ней находиться было невозможно из-за жары, а ночью температура опускалась, и спать было холодно. Но этот вопрос мы решили», — рассказывает он.

Еще один совет для тех, кто собирается ехать на БАМ, — взять с собой фильтры для воды. На базе, где жили студенты, питьевая вода оказалась плохого качества. Через две недели, по словам парня, у него стали портиться зубы, и он решил покупать бутилированную воду. «А цены на продукты здесь в несколько раз выше, чем в Иркутске. К примеру, литровая минералка «Хан-Куль» в Иркутске стоит 24 руб., а здесь — 128», — уточнил он.

За два месяца Владислав заработал 150 тыс. руб., которые решил потратить на аренду квартиры. «В общаге жить интересно. Однако сейчас, на третьем курсе, я буду больше времени посвящать учебе, так как начались специализированные предметы. Поэтому решил съехать», — рассказал он.

ДОКУМЕНТ

Этический кодекс поможет при проверках

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

У штатных и внештатных правовых инспекторов труда профсоюза появился свой этический профессиональный кодекс. Документ утвердил президиум РОСПРОФЖЕЛ.

«Кодекс профессиональной этики, — говорит руководитель правового департамента — главный правовой инспектор труда профсоюза Евгений Голенко, — основан на нравственных критериях и традициях профсоюза. Он представляет собой совокупность этических правил, которыми правовой инспектор труда должен руководствоваться в своей работе. Документ придаст ему уверенность, поможет избегать ошибок и недоразумений».

Кодекс закрепляет единые принципы, нормы и правила поведения правовых инспекторов труда во время проверок, определяет возникающие взаимоотношения с представителями проверяемых организаций — как с руководителями, так и с рядовыми работниками, вне зависимости от их профсоюзного членства. Также документ определяет этику взаимоотношений с общественностью и средствами массовой информации.

А вот несоблюдение этических норм, допущенное инспектором, в случае, если оно отрицательно сказалось на работе профсоюзных органов или нанесло репутационный или моральный вред профсоюзу, кодекс определяет как грубое нарушение. Оно может повлечь за собой дисциплинарное или общественное взыскание в соответствии с Трудовым кодексом или Уставом профсоюза. Определены и другие меры ответственности за его нарушение.

Кодекс должен послужить совершенствованию деятельности правовой инспекции труда.

ВАКЦИНАЦИЯ

ПРОТИВ НОВОЙ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ

Гам-КОВИД-Вак (Спутник V)
Комбинированная векторная вакцина на основе аденовируса, содержащего ген, кодирующий S-белок вируса SARS-CoV-2
Требуется двукратная иммунизация

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

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

Спутник Лайт
Векторный препарат на основе аденовируса человека, который используется для транспортировки генетической информации коронавируса SARS-CoV-2
Не требует введения второй дозы

ВАКЦИНЫ БЕЗОПАСНЫ И ЭФФЕКТИВНЫ

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

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

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ИММУНИТЕТ

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

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

После введения вакцины в первые 1–3 дня возможны побочные явления:
кратковременное повышение температуры, головная боль, слабость, боль и покраснение в месте введения, сыпь и аллергические реакции. Проходят они в течение нескольких дней.

ВАКЦИНЫ ЗАЩИЩАЮТ ВАС И ТЕХ, КТО ВОКРУГ ВАС

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

СИГНАЛ
№ 36 (1064) 14–20 октября 2021 года

МЕТРО

Машинист в потертой форме

Окончание. Начало на 1 стр.

ФОТО E1.RU

Снаружи граффити, внутри — фотовыставка: в екатеринбургском метро с апреля курсирует поезд, посвященный 30-летию подземки

Ситуацию с форменной одеждой в Самаре прокомментировал председатель Дорпрофжел на Московском метрополитене и Совета председателей метрополитенов при ЦК РОСПРОФЖЕЛ Владислав Еланский: «Стоит вспомнить, в какой ситуации находился Самарский метрополитен в последние годы: задержка заработной платы и отсутствие ее индексации с 2015 по 2017 год».

«Индексация в 2021 году составила 3,6%, согласно утвержденному плану финансово-хозяйственной деятельности предприятия, поднять этот размер выше не позволяет департамент экономического развития города Самары. Поэтому директор предприятия пытается вовремя выплатить зарплату и исполнить обязательные платежи, а уж потом решать другие финансовые проблемы», — подтверждает факты Игорь Сидякин.

На большинстве станций нет даже компьютерной техники, словно и не XXI век на календаре. Да что там компьютеры, в электродепо не хватает водонагревателей, чтобы работники ремонтного состава могли хотя бы помыть руки.

«Кондиционеров, бытовой техники тоже не хватает, но эти пробелы иногда закрывает профсоюзная организация метрополитена. Мы ежегодно проводим новогодний конкурс по украшению станций и коллективам-победителям и призерам дарим бытовую технику — термопоты, микроволновки», — рассказывает Игорь Сидякин.

За долги по потреблению электроэнергии ПАО «Самараэнерго» в очередной раз отключила электроснабжение на турбазе, находящейся на балансе метрополитена. В результате сорвался запланированный летний отдых работников предприятия. Проблема снова была озвучена на уровне городских властей, и турбаза открылась. Но лишь в середине лета, когда время было уже упущено.

ЛЮДИ УХОДЯТ

Сложная ситуация и у Нижегородского метрополитена. Нижнему Новгороду выделены инфраструктурные кредиты на продолжение строительства метро, однако встает вопрос: а кто будет обслуживать новые станции?

«По штатному расписанию у нас числится 2252 человека, — рассказывает председатель ППО Нижегородского метрополитена Андрей Смирнов. — На последнем оперативном совещании начальник отдела кадров докладывал, что недосодержание штата составляет почти 580 человек. Люди увольняются преимущественно из службы движения — операторы разменных автоматов, дежурные по станции, станционных постов централизации, подразделения по обеспечению транспортной безопасности. Уходят и машинисты электропоездов в основном молодые: с начала года уволилось девять человек, при том что в штате их всего 99 единиц».

Люди решаются оставить свои рабочие места из-за крайне низких зарплат. До проведенной летом индексации средняя зарплата в Нижегородском метрополитене не дотягивала до 32 тыс. руб. Ну а после индексации с 1 июля она составляет 34,7 тыс. руб.

«Люди считают, что индексация на 4,9% ничего им не дала, тем более что в 2020 году ее не было вообще. Руководство метрополитена это понимает. Мы направили в администрацию города предложения по поводу повышения зарплаты с различными вариантами: повышением премии, окладов, окладной части и премии, разовыми выплатами. Сейчас наше обращение находится на рассмотрении в Департаменте дорожного хозяйства и транспорта. Надеемся на положительное решение», — говорит Андрей Смирнов.

ФОТО NN R4

Недосодержание штата в метрополитене Нижнего Новгорода составляет 580 человек

НЕ РАЗВИВАЕМСЯ

По той же причине в последние четыре года на 1–2% увеличивается текучесть кадров и в Екатеринбургском метрополитене.

«В прошлом году среднесписочная численность была 1325 человек, а в этом — 1270, — рассказывает председатель ППО Екатеринбургского метрополитена Наталия Тропина. — Самый незащищенный контингент — работники Службы движения. Самая низкая средняя зарплата у кассиров-контролеров — 23 тыс. руб.».

Наталия Тропина — председатель неосвобожденный, сама работает в Службе движения — начальником станции. По штату на ее станции должно быть девять кассиров, а в наличии всего… три. Как можно в четырехсменный график поставить трех человек?

Несколько облегчить ситуацию могли бы билетопечатающие автоматы, но… На станции два вестибюля. В одном стоят два автомата по продаже жетонов, но зато невозможно пополнить транспортные карты: специального аппарата для этого в метрополитене нет, а касса, за неимением кассиров, закрыта. В другом вестибюле и автомат есть, и касса работает. Кассир продает жетоны тем, кто не хочет пользоваться автоматом, и пополняет транспортные карты, поэтому именно сюда устремляется весь поток пассажиров.

Есть еще старший кассир, который, бегая туда-сюда, обслуживает автоматы по продаже жетонов: то застряли деньги, то пассажир самостоятельно не может пополнить карту, то что-то еще.

После проведенной с 1 июня индексации на 5% средняя по метрополитену зарплата выросла до 40 тыс. руб. (а в первое полугодие была 37 967 руб.). А по Свердловской области она составляет около 50 тыс. руб. И в принципе работа в столице Урала есть.

«Вот люди и уходят. Молодежь за свои места держится только в том случае, если у них по должности есть перспектива карьерного роста. Мы стали заложниками того, что наш метрополитен маленький. Всего 10 станций, и не развивается дальше. Давно ведутся разговоры о строительстве второй ветки метро, ее уже шесть раз проектировали, но этим дело и ограничилось», — говорит Наталия Тропина.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Средняя зарплата в самарском метро составляет 31 463 руб.

СТРАХОВАНИЕ

Гарантированная защищенность

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Каждый работник Самарского метрополитена знает о ежегодной пролонгации договора страхования от несчастных случаев в быту и на производстве. В этом году этим предложением воспользовались 90% членов профсоюза. Опыт коллег переняла профорганизация и Нижегородского метрополитена.

«Такое страхование — хорошая мотивационная составляющая, так как, согласно заключенному договору, в одном из разделов записано дословно: «Страховой случай распространяется на работника метрополитена — члена профсоюза», — говорит председатель ППО МП «Самарский метрополитен» Игорь Сидякин. — Стоимость страховки 500 руб. в год, половину из них выплачивает работник, а вторую половину — профсоюзная организация. Поэтому не членам РОСПРОФЖЕЛ отказываем».

Максимальная страховая выплата по договору — 150 тыс. руб. Свои обязательства по выплате компенсации при возникновении страховых случаев объединенная страховая компания АО «ОСК-Промышленный», с которой профсоюз сотрудничает уже три года, выполняет в полном объеме.

«На профсоюзные конференции я готовлю слайды, где наглядно показываю, сколько было страховых случаев и какие выплаты получили работники метрополитена. По итогам предыдущего договора, на 752 застрахованных члена профсоюза у нас пришлось 54 страховых случая, в финансовом соотношении мы даже выиграли. Для наглядности прошу работников разделить 250 руб. страховых взносов, что они платят раз в год, на 12 месяцев гарантированной защищенности, выходит около 21 руб. ежемесячно, хлеб стоит дороже», — говорит Игорь Сидякин.

> **Максимальная страховая выплата по договору — 150 тыс. руб.**

Андрей Смирнов, председатель ППО Нижегородского метрополитена, последовал примеру коллеги. С 20 августа он застраховал всех членов профсоюза — 1 тыс. человек — от травм, инвалидности, смерти в результате несчастного случая.

Но сделать страховой продукт точно как у самарских коллег не вышло.

«Сейчас максимальная выплата по нашему договору составляет 100 тыс. руб. Чтобы она была выше, мы предлагали оплачивать страховой взнос на паритетных началах, как в Самарском метрополитене: одну часть платит профорганизация, вторую — член профсоюза. Но почему-то идею работники не поддержали. В итоге за тысячу застрахованных ППО заплатила 280 тыс. руб. из членских профсоюзных взносов», — рассказывает Андрей Смирнов.

К сожалению, первый несчастный случай произошел уже через неделю. Настоящая трагедия: дежурная поста централизации с супругом разбились на машине. Погибла вся молодая семья.

«Я связался со страховщиком, мне рассказали, что в этом конкретном случае выплата будет происходить через шесть месяцев и какой пакет документов надо собрать. Еще одна работница метрополитена сейчас находится на больничном, 10 дней с бытовой травмой. Это будет первая выплата на нашем предприятии после заключения договора. Пока не знаю, какую сумму она получит, на днях только отправил документы в страховую компанию», — говорит председатель.

РЕОРГАНИЗАЦИЯ

По пути с трамваем

В этом году руководство столицы передало в ведение ГУП «Московский метрополитен» трамваи столицы. Вместе с инфраструктурой метрополитену достались и люди. Как происходил переход, с чем пришлось столкнуться профсоюзу — об этом рассказывает председатель Дорпрофжел на Московском метрополитене Владислав ЕЛАНСКИЙ.

— К вам ведь не только трамвайная инфраструктура перешла?

— Еще и шесть московских автовокзалов. Такое решение принял собственник метрополитена — правительство Москвы. Нам передали часть инфраструктуры Мосгортранса, которая объединяет трамвайное управление — а это водители трамваев, инфраструктура службы пути, служба электроснабжения и автовокзалы.

Вместе с инфраструктурой к нам перешли более 4 тыс. работников трамвайного управления и те, кто обслуживает автовокзалы. Их распределили по службам метрополитена. Например, в службу пути влилось порядка 700 человек, почти столько же — в службу электроснабжения, а больше всего — в службу подвижного состава. В метро создали трамвайное управление, ставшее частью службы подвижного состава, и отдельное подразделение, которое занимается автовокзалами.

— Любая реорганизация воспринимается людьми болезненно. Что было сделано для смягчения ситуации?

— Люди, конечно же, переживали, сохранится ли у них зарплата, как будет с ними взаимодействовать руководство метрополитена, сохранится ли мотивация: премирование, надбавки за квалификацию.

Но волновались они зря. Независимо от возраста и стажа всех перевели в метрополитен без собеседований и испытательного срока. Сотрудники написали заявление о приеме на работу в Московский метрополитен и только потом — заявление об увольнении из Мосгортранса. Должностные инструкции, обязанности, рабочие места при переводе остались прежними. Даже названия должностей в большинстве своем не изменились.

Сохранился уровень зарплаты, социальные льготы, стаж работы на транспорте, все доплаты за выслугу лет водителям трамвая и даже график отпусков. Кроме того, через год работы в метрополитене они будут получать доплату за выслугу лет — 10% от оклада.

Льготы водителям, имеющим звание лучшего по профессии, сохранятся до следующего конкурса профессионального мастерства, в том числе прибавка к зарплате и бесплатная путевка на отдых от Дорпрофжел. Конкурс на звание «Лучший водитель» станет традиционным, у нас ведь ежегодно проходит множество конкурсов профессионального мастерства с призами.

— Получилось ли у вас организовать профсоюзную работу в новых подразделениях? Профсоюзное членство у трамвайщиков ведь низкое.

— С перешедшими в службы пути и электроснабжения проблем не было, ведь люди влились в действующие коллективы метрополитена. Единственное, у перешедших к нам коллективов действительно была очень низкая членская база, что потянуло вниз уровень членства в наших первичках. Но там сильные профкомы, ППО возглавляют опытные председатели и ситуация выправляется.

А трамвайное управление влилось в службу подвижного состава, которая пополнилась большим количеством водителей трамваев. До этого служба была маленькой — чуть более 200 человек, теперь же она насчитывает почти 2,5 тыс. Дорпрофжел провел там выборы освобожденного председателя, и доизбрали профсоюзный комитет — теперь в него входят и представители трамвайного управления.

Появился в ППО еще и заместитель — для того, чтобы организовывать работу такой большой группы людей. Председатель первички — работник метрополитена, потому что это более правильно, и люди поддержали его избрание, в том числе и водители трамвайного управления, от которого на конференции присутствовали делегаты. Он смог развернуть работу, разобрался в проблемах и теперь помогает и сотрудникам, и администрации.

— Слышала о разных «перегибах» в Мосгортрансе по отношению к работникам. С чем вам пришлось столкнуться?

— Там были проблемы, мы о них не знали, потому что никогда не занимались трамвайной инфраструктурой. К примеру, очень большое количество водителей трамваев получали выговоры, замечания, и как итог — снижение премии. Мы в метрополитене считаем, что девальвировать систему наказания нельзя: если работник регулярно несколько раз в год получает выговоры, то почему он до сих пор здесь работает? Может, не все выговоры были обоснованными? Довольно часто можно ограничиться устным замечанием, и человек все поймет.

Мы разобрались, и теперь никакого поголовного наказания, как у них раньше было, не существует. К каждому случаю подходим предметно, разбор происходит с участием председателя ППО.

— Это весомо. Но водители — народ серьезный, как и машинисты метрополитена, чем еще вы их убеждали вступать в профсоюз?

— Рассказывали, чем занимается Дорпрофжел. Конечно, большую роль сыграл соцпакет, ведь на этих работников теперь распространяется наш коллективный договор.

Они убедились, что средняя зарплата в метрополитене выше, чем в трамвайном управлении. И сейчас ведется работа по ее увеличению у водителей трамваев, частично она уже повышена, и профсоюз в этом тоже участвует. Понятно, что она не может быть равноценной зарплате машинистов, у которых более сложные условия работы, к тому же под землей.

Многие люди нам поверили, кто-то еще раздумывает. И, если среди всех перешедших к нам сотрудников процент профсоюзного членства в среднем не достигал даже 20%, то сегодня преодолен барьер в 50%. Думаю, за год доведем уровень членства до среднего по метрополитену. До их перехода по метро средний уровень членства был 92%, а с ними понизился до 90,5%.

— Должно быть, вам обидно, что упал уровень членства?

— Мы новым людям всегда рады, не отчаиваемся, потому что в абсолютных цифрах членская база по количеству работников у нас выросла, а это самое главное. В процентах потеряли, это да, но мы их наверстаем. Людей прибавилось, это здорово, нам это интересно.

Беседовала
Елена ПАВЛОВА

Сегодня водители трамваев работают в Московском метрополитене

СИГНАЛ
№ 36 (1064) 14–20 октября 2021 года

Федерация независимых профсоюзов подвела итоги смотра-конкурса «Лучший уполномоченный по охране труда». Среди победителей — члены РОСПРОФЖЕЛ. Они поделились с «Сигналом» своим видением этой общественной нагрузки.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Мелочи ведут к травматизму

Ирина РЫЖИК,
электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования Февральской дистанции электроснабжения:

— Огромную роль в вопросах охраны труда играет отношение к ним сотрудников. Именно над этим и нужно работать. Охрана труда требует сознательности и ответственности. Этих качеств и не хватает ее нарушителям. Хотя в последнее время наметились позитивные тенденции: люди стали более осознанно подходить к своей безопасности на рабочем месте. А еще — сегодня у работников нет желания получать от уполномоченных замечания, а в крайних случаях — лишиться за халатность премии, поэтому и стараются лишний раз не нарушать, постепенно привыкая руководствоваться нормами и правилами охраны труда.

Но проблемы остаются прежними: состояние спецодежды, инструмента, освещенности мест работы, вырубки кустарника. Казалось бы, мелочи, но все они — прямой путь к травматизму.

У нас на предприятии пять уполномоченных и все женщины: ответственные, боевые — мимо нарушений не пройдут и не побоятся сделать коллеге замечание. Понимают, что своевременное устранение нарушения может спасти жизнь.

Ирина ЯРЕМЧЕНКО,
электромеханик Таксимовской дистанции электроснабжения:

— Уполномоченным работаю больше 20 лет. При выявлении нарушения всегда хочу достичь двух целей: первая — чтобы оно было устранено, второе — чтобы люди поняли, почему так делать нельзя.

Стараюсь объяснить работнику, почему важно соблюдение требований охраны труда, но часто сталкиваюсь с непониманием. Людям кажется, что несчастный случай может произойти с кем-то другим, только не с ними.

Наблюдая за опытными работниками со стажем более 10 лет вижу, что у них сложился стереотип: «Я уверен в своем опыте и знаниях». Однако такая уверенность иногда разворачивает ситуацию с точностью до наоборот и приводит к травматическим или смертельным случаям. Поэтому в нашем деле очень важна осознанность железнодорожников.

Еще одна сложность, с которой сталкиваюсь, — невозможность быстро устранить замечание, не получается из-за отсутствия материалов, деталей, рабочего инструмента — причин много. Тогда приходится выкручиваться, включать смекалку, но так быть не должно. Это все временное решение — полумера. Руководство компании должно следить за 100%-ной укомплектованностью инструментом, запасными частями и создавать все условия для безопасности жизни и здоровья работников.

Павел ГУСЕВ,
машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Мурманск:

— Главное в работе уполномоченного — раннее предупреждение и выявление нарушений требований охраны труда, которые могут привести к тяжелым последствиям. Однако один специалист физически не может охватить все рабочие места «по горячим следам».

Также было бы неплохо уполномоченному иметь возможность напрямую взаимодействовать с руководителями структурных подразделений и доводить до них предложения об улучшении условий труда на определенных рабочих местах. Это позволит снизить количество формальных реакций на замечания, а в случае необходимости — приостановить производственный процесс в местах с выявленными грубыми нарушениями.

Владимир БОРГИЛОВ,
машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Иркутск-Сортировочный:

— Человек я серьезный и стараюсь основательно подходить к работе. Когда удается улучшить условия труда для машинистов и помощников, понимаю, что стараюсь не зря. После каждой поездки записываю в бортовой журнал выявленные замечания. Одно из частых — повреждение зеркал заднего вида, а иногда и вовсе их отсутствие. Это сильно затрудняет работу бригад, так как во время движения теряется полный обзор. Более серьезное нарушение — это отсутствие в кабине локомотива заземления, и из-за этого возникает опасность поражения электрическим током. Нарушения разные, но их объединяет одно — возникает угроза жизни и здоровью.

Кстати, большинство машинистов и помощников следят за тем, чтобы их рабочее место было в порядке. Если замечают поломку, обязательно уведомят меня или зафиксируют в журнале. Приятно осознавать, что коллеги — ответственные люди. Как говорится, на уполномоченного надейся, а сам не плошай. Совместная работа помогает увеличить оперативность устранения нарушений и не допустить беды.

ЭЛЕКТРОМЕХАНИК

Личным примером

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Белгородская дистанция электроснабжения Юго-Восточной дирекции по энергообеспечению Трансэнерго для электромеханика Елены Родионовой — родная. Ее дедушка был на тяговой подстанции старшим электромехаником, отец — машинистом автомотрисы, а дядя и сейчас работает начальником района контактной сети (ЭЧК).

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ЕЛЕНЫ РОДИОНОВОЙ

Елена часто вспоминает, как приходила с дедушкой на подстанцию и, глядя на него, мечтала, что, став взрослой, будет тоже здесь работать. Не удивительно, что после школы она поступила в Курский железнодорожный техникум. Училась легко и, получив в 2015 году диплом, пришла в Белгородскую дистанцию электромонтером по ремонту электрооборудования.

«Елена сразу себя отлично зарекомендовала, — вспоминает начальник ремонтно-ревизионного участка Белгородской дистанции электроснабжения, председатель ППО дистанции Артур Перфильев. — Уже в первый год работы она сдала экзамен на четвертую группу допуска по электробезопасности. И практически сразу, уже на следующий год, — на пятую, самую высокую. Глядя на нее, вчерашнюю выпускницу техникума, столь решительно делавшую первые шаги в профессии, подтянулись и наши электромонтеры и электромеханики (это традиционно мужские профессии), которые, хотя и работают давно, все откладывали получение пятой группы допуска. Пример Елены как бы подтолкнул их на этот шаг, они сдали экзамены на пятую группу допуска по электробезопасности».

С первого же года работы Елена стала участвовать в работе профкома. Помогая председателю оформлять стенды, фотоотчеты и культурно-массовые мероприятия, она зарекомендовала себя не только как отличный профессионал, но и как инициативный, активный член профсоюза.

В 2017 году Родионова перешла на должность электромеханика куста тяговых подстанций Полевая — Конарево, а уже в 2018 году коллектив избрал ее уполномоченным по охране труда. Работы прибавилось.

Сейчас Елена курирует обеспечение охраны труда в четырех подразделениях: на тяговых подстанциях (ЭЧЭ) Солнцево, Полевая, Конарево и на районе контактной сети (ЭЧК) Полевая. Но если ЭЧЭ и ЭЧК Полевая находятся рядом, то в Конарево и Солнцево приходится ездить.

А если учесть, что на общественную нагрузку уполномоченному можно потратить лишь два часа рабочего времени в неделю, становится понятно, что Родионовой приходится выделять на проверки личное время, причем немало. Однако Елена не жалуется. Ей нравится ее работа — как основная, так и общественная.

По ее признанию, проверки, которые она проводит как уполномоченный по охране труда, расширяют кругозор и повышают уровень профессионализма. «Каждая проверка — это и общение с людьми, и обмен опытом, — говорит Елена. — Тем более, что у нас работают специалисты высокого класса. Поэтому грубых нарушений, влияющих на безопасность движения, не допускают. Иной раз бывает, что во время проверки нахожу просроченное средство защиты (перчатки, например) или неисправность оборудования, которое можно легко устранить в короткие сроки. Но это случается крайне редко. Последний раз такое было весной прошлого года, когда мне пришлось приостановить работу неисправным указателем напряжения 10 кВ».

Задачу свою Елена видит не в том, чтобы обязательно найти повод «прищучить» коллег, а в том, чтобы в очередной раз убедиться в отсутствии каких бы то ни было нарушений. На подконтрольных ей объектах знают, когда уполномоченный придет с проверкой, предварительно договорившись с руководителем подразделения. Вместе они осмотрят территорию, здание, коммуникации. Проверят, как содержится оборудование, электроприборы, не просрочены ли защитные средства, в порядке ли документация. Проверят состояние душевых, туалетных, комнат приема пищи. Словом, в комплексе оценят состояние охраны труда.

> **Каждая проверка — это и общение с людьми, и обмен опытом, — говорит Елена. — Тем более, что у нас работают специалисты высокого класса. Поэтому грубых нарушений, влияющих на безопасность движения, не допускают.**

В связи с пандемией прибавились новые требования. Теперь Елена проверяет ношение медицинских масок, проведение дезинфекции, выполнение других требований Роспотребнадзора.

Связь с коллективом Елена не теряет. В курируемых ею подразделениях знают, что к ней всегда можно обратиться с любым вопросом — как рабочим, так и личным, она ответит, а при необходимости — поможет. Известно, что Елена любит зимнюю рыбалку и участвует в соревнованиях по подледной рыбной ловле. Она никогда не упускает возможности побеседовать с работниками о профсоюзе, приглашает их участвовать в профсоюзной жизни. По мнению Артура Перфильева, такие беседы сыграли важную роль в повышении профсоюзного членства. За последние три года в подразделениях, которые курирует Елена, оно достигло 100%.

НАУКА

Видеоигры против диабета

Активные видеоигры оказывают на организм такое же положительное влияние, как и традиционные упражнения, такие как бег на беговой дорожке.

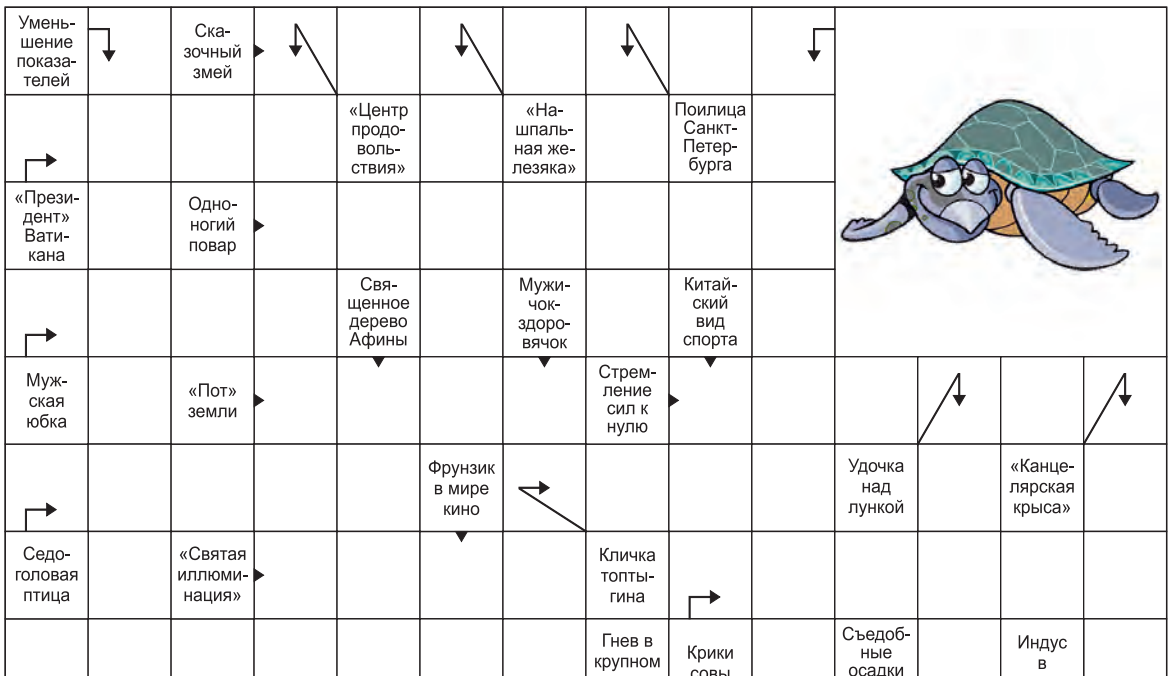
К такому выводу пришли бразильские и британские ученые. Они также считают, что активные игры могут помочь пациентам с диабетом 1-го типа оставаться здоровыми.

Как пишет журнал «Популярная механика», ученые провели исследование с участием пациентов с диабетом 1-го типа, которые играли в активные видеоигры или бегали на беговой дорожке с умеренной интенсивностью. В это время измерялись показания сердечно-сосудистой системы участников, такие как частота сердечных сокращений, артериальное давление, потребление кислорода и эндотелиальных функций.

Активными играми считаются те игры, в которых пользователь получает очки и продвигается по уровню, используя различные движения тела. К примеру, музыкальные.

Исследование показало, что активные видеоигры производили «очень похожие физиологические эффекты», когда ученые сравнивали результаты с результатами традиционных упражнений на беговой дорожке.

Ученые отмечают, что видеоигры пока полностью не могут заменить физические упражнения, но они могут использоваться как дополнительная активность для людей (и особенно тех, кто страдает от таких заболеваний, как диабет).



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 35

По горизонтали: Кросс. Римма. Соло. Табаков. Тенор. Кимоно. Вестерн. Шатен. Игумен. Дамаск. Коп. Курок. Резус. Егор. Стул. Мопед. Тление. Единица. Крот. Ковш. Овсянка. Штаны. Остров. Прокат. Мочало. Ампула. Отчет. Учет. Аркада.

По вертикали: Кооператор. Охотовед. Сруб. Смак. Дайвинг. Арена. Астра. Окрик. Обмер. Очник. Мастерство. Скелетон. Перехват. Комикс. Урон. Отец. Усик. Стекло. Пион. Дата. Выплата. Яго. Каа. Шомпол. Ром. Круча. Трата. Чача. Пук. Лед.

ИСТОРИЯ

В память о первых переселенцах

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Фронтовик, награжденный медалями «За отвагу», «За боевые заслуги» и «За взятие Кенигсберга», его жена и сын в отцовской фуражке — они, кажется, только что сошли с поезда, поставили вещи и остановились, чтобы осмотреться. Перед ними — привокзальная площадь города Советска, еще недавно носившего немецкое название Тильзит, а за ними — трофейный паровоз ТЭ-7336, который привез их на новое место жительства.

Скульптурная группа из трех бронзовых фигур на фоне паровоза стала памятником, посвященным первым переселенцам.

Он установлен рядом с железнодорожным вокзалом Советска в 2015 году и посвящен людям, переехавшим в 1945-1950 годах в Калининградскую область.

После Великой Отечественной войны всех жителей Восточной Пруссии, вошедшей в состав СССР и ставшей Калининградской областью, переселили в советскую зону оккупации Германии. Новую область заселили советские люди. Это были воевавшие в этих местах военные, пожелавшие здесь обосноваться, гражданские, переехавшие сюда сразу после Победы.

Но большинство переселенцев прибыло сюда после принятия 9 июня 1946 года постановления Совета Министров СССР «О первоочередных мероприятиях по заселению районов и развитию сельского хозяйства Калининградской области».

Первый эшелон с новыми жителями Восточной Пруссии прибыл в регион из Брянской области 23 августа 1946 года. Всего после войны сюда переехали люди из 27 областей России, восьми областей Белоруссии и четырех автономных республик. Большинство переселенцев были людьми молодые (молодежь составляла 65% всех приезжих). Ехали не только по приказу или по комсомольско-партийным путевкам, но и по собственному желанию. Ведь так много людей осталось без жилья в годы войны!

Здесь же им предоставляли жилье бесплатно, на выбор, и не в коммуналке, а в отдельной квартире, поскольку норма жилплощади на человека в этих краях тогда была выше общесоюзной.

Кроме того, переселенцам предоставлялся бесплатный проезд до места заселения, освобождение от налогов и беспроцентные ссуды на 10 лет. В начале 50-х годов, когда завершилось массовое переселение, в Калининградской области получили прописку более полумиллиона человек.

Интересна история паровоза, ставшего частью памятника первым переселенцам. Этот немецкий локомотив BR52, построенный в 1943 году заводом WLF, после войны был перестроен на советскую колею и получил номер ТЭ-7336 (серия ТЭ означает «Трофейный»).

Проработав 20 лет в депо Ковель, Резекне и Торжок, паровоз прибыл в 1956 году в Калининградскую область, где долгие годы возил составы на ветке Черняховск — Железнодорожный. Затем он был «отправлен в запас» и оставался в Черняховске.

В августе 2005 года паровоз ТЭ-7336 установили на станции Советск у железнодорожных путей, а в 2015-м его переместили на привокзальную площадь. Вскоре рядом поместили скульптурную группу, ставшую частью памятника тем, кто поднимал этот край из руин.

ФОТО АВТОРА

СИГНАЛ
№ 36 (1064) 14–20 октября 2021 года

ПРОФЕССИОНАЛЫ

Родившийся под стук колес

ГЕННАДИЙ АСТАХОВ,
Дорпрофжел на ДВЖД
ТЫНДА

Пять лет назад главврач Тындинской районной больницы после благополучных родов пассажирки в скором поезде Тында — Благовещенск подарил его поездной бригаде комплект новорожденного. И в сентябре 2021-го его использовали по назначению.

ОСОБЕННЫЙ ПАССАЖИР

Вторая половина дня 4 сентября. На станции Тында идет посадка пассажиров на скорый фирменный поезд Тында — Благовещенск. Поездная бригада под руководством Ларисы Батрименко предупредительна и вежлива. Вот к плацкартному вагону под № 6 подошла беременная женщина — Лилия Маевская. Проводник Наталья Азарян, проверив проездные документы, проводила ее на место.

А в это время в прицепном вагоне № 32, в купе направлялась в Благовещенск семья Черюченко из Чульмана. Медсестра местной больницы Елена Черюченко вместе с родными спешили на самолет до Калининграда, чтобы навестить дочь Яну и полуторагодовалого внука Юру.

В назначенное время поезд тронулся. Проводники стали обходить вагоны. Наталья Азарян поинтересовалась, как чувствует себя будущая мама. Та сидя гладила живот рукой. Проводница пошутила: «Вы не вздумайте рожать. Я не умею принимать роды!»

«Да что вы! — откликнулась женщина. — Врачи уверили меня, что в течение недели ничего не случится. А в Благовещенск направили, потому что им не понравился один из анализов. Решили подстраховаться…».

ТРЕВОЖНЫЙ ПЕРЕГОН

«Самое серьезное началось после того, как поезд проследовал на станцию Муртыгит, — рассказывает бригадир поезда Лариса Батрименко. — Ко мне в купе штабного вагона быстро заходит взволнованная Наталья Азарян: «У беременной из шестого вагона, похоже, роды начинаются!»

«Спокойно, Наташа, — говорю ей. — Нужно срочно найти свободное купе, перевести туда роженицу. И узнать у пассажиров, есть ли среди них медики. С девчатами пробегите по вагонам, а я обращусь к людям по поездной радиосвязи».

Женщина держала себя в руках, а у самой на душе кошки скребли. Ведь до Сковородино — ближайшей более или менее крупной станции, где можно рассчитывать на квалифицированную врачебную помощь, езды почти три часа. И путь этот будет пролегать сквозь глухую тайгу.

Но вот словно гора с плеч свалилась. Появилась симпатичная женщина, представившаяся медсестрой, недавно получившей диплом Нерюнгринского медицинского колледжа. Роды принимала только однажды. Это была Елена Черюченко.

«Я тогда не думала, что могут быть какие-то осложнения, — рассказывает она. — Главным было желание помочь. Действовала, словно на автомате. В голове всплывали рекомендации пошаговых действий при родовспоможении. Их давала нам преподаватель колледжа, прекрасный акушер-гинеколог Галина Сергеевна Шмелева. Ее советы пришлись как нельзя кстати».

Да и Лилия Маевская показала себя молодцом. У нее уже есть опыт — роды не первые. Старшему сыну Коле исполнилось 10 лет. Роженица не нервничала. «Она спокойно выполняла все, о чем я ее просила», — вспоминает Елена Черюченко.

Все прошло без осложнений и заняло чуть больше полутора часов, и за 30 минут до Сковородино роды завершились. На свет появился мальчишка весом в 3,5 кг и 52 см ростом.

«У меня на руках оказался здоровый, крепкий и щекастый мальчик, — продолжила рассказ медсестра. — Сначала он закричал, а потом притих. Его обтерли, завернули в простыню из комплекта новорожденного и положили к матери».

Однако на самой станции скорая помощь появилась буквально за две минуты до отправления поезда, заставив изрядно поволноваться тех, кто имел отношение к новорожденному.

Мальчика назвали Александром. Счастливая мама благодарила поездную бригаду и медсестру за проявленную заботу.

СВОЕВРЕМЕННЫЙ ПОДАРОК ГЛАВВРАЧА

Поездная бригада Ларисы Батрименко — одна из передовых Тындинского вагонного участка Дальневосточного филиала ФПК. За добросовестность и высокую культуру обслуживания пассажиров ей вручен паспорт доверия.

Подобный случай не единственный в практике бригады. Лет пять тому назад во время рейса также случились роды. Их вместе с оказавшейся пассажиркой акушером-гинекологом принимал тогдашний бригадир Олег Мильхер.

Ситуация так же, как и сейчас, разрешилась благополучно. Узнав о случившемся, главный врач Тындинской районной больницы Андрей Козлов подарил бригаде комплект новорожденного. Так и путешествовал этот презент в Благовещенск и обратно, пока не пригодился.

УВЛЕЧЕНИЕ

Ходьба как новый образ жизни

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Команда первичной профсоюзной организации Свердловского регионального общего центра обслуживания приняла участие во Всероссийском проекте «Северная ходьба — новый образ жизни».

Три месяца 10 работников центра осваивали технику ходьбы и тренировались, чтобы на достойном уровне представить предприятие в проекте. Результатом стало 4-е место в соревнованиях по региону.

Инициатором участия команды Свердловского ОЦОР в проекте стали активисты физкультурно-спортивного клуба, в решении организационных вопросов их поддержала председатель первички Ольга Косова.

«Проект «Северная ходьба — новый образ жизни» реализуется в 43 регионах России. Участие в нем могли принять работники крупных, средних, мелких предприятий и государственных учреждений, любители северной ходьбы и новички. Свердловский регион в этом году лидер по количеству команд — девять, среди них и наша команда», — поделилась Ольга Косова.

ЛОТЕРЕЯ

Мотивация к вакцинации

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

На Оренбургском локомотиворемонтном заводе провели розыгрыш призов среди работников, привившихся от ковида в сентябре.

«В связи с высокой заболеваемостью на заводе и небольшим количеством привитых мы решили таким образом поощрить вакцинированных и мотивировать людей на прививку, — рассказывает председатель заводской профорганизации Оксана Гупалова. — На совещании в дирекции завода профорганизация предложила перенять у городской администрации опыт проведения лотереи. Предложение одобрили».

Участвовать в лотерее мог каждый привившийся, для чего требовалось предоставить сертификат о полной или частичной вакцинации в городских медучреждениях с 1 по 30 сентября. А здравпункт предоставил организаторам списки тех, кто привился на заводе. Всего набралось 150 человек.

«Мы не стали проводить официальное мероприятие в актовом зале, а пошли к людям в цеха. Организовали площадку с музыкой, вращающимся барабаном, выставили 26 призов, которые собрали совместно с администрацией», — говорит Оксана Гупалова.

Среди призов были дорожные сумки, термосы, сертификаты в сетевой магазин, — это от профсоюза, а также сертификаты на двух- или трехразовый обед в столовой, — это от завода. И сувенирная продукция от ГК «ЛокоТех», частью которой является Оренбургский локомотиворемонтный завод.

Главный приз — премию от директора предприятия Николая Чернова в 5 тыс. руб. — выиграл водитель автомобиля транспортного участка Сергей Жеколдин.

«Узнав о лотерее от председателя ППО, я сразу захотел поучаствовать, так как верю в удачу, — рассказывает победитель. — Уверен, что прививаться нужно обязательно, тем более, что медпункт нашего завода работает круглосуточно. Знаю, что привитые тоже могут заболеть, но они перенесут болезнь легче. Победить коронавирус можно только вакцинацией».

На предприятии уже стали регулярными встречи коллектива с терапевтами клинической больницы «РЖД-Медицина». Задать вопросы о вакцинации можно было и заместителю главного врача Южно-Уральского территориального управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту, который приезжал на завод.

«Всеми доступными средствами мы пытаемся донести до каждого сотрудника истину, что только общими усилиями можно сформировать коллективный иммунитет, победить опасную болезнь, продолжить работу и привычный образ жизни», — отметил Николай Чернов.

По словам Оксаны Гупаловой, розыгрыш призов коллектив одобрил, поэтому первичка планирует провести его повторно — теперь среди привившихся в октябре.

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

Телефон: (499) 262-17-66
Факс: (499) 262-08-13
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: 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» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38 Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в электронном каталоге АО «Почта России» — ПП331
Общий тираж: 96 880 экз.
Номер подписан: 12.10.2021 г. №