Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 32 (928)
20—26 СЕНТЯБРЯ
2018 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

РЕПОРТАЖ

Метрополитен приглашает профессионалов

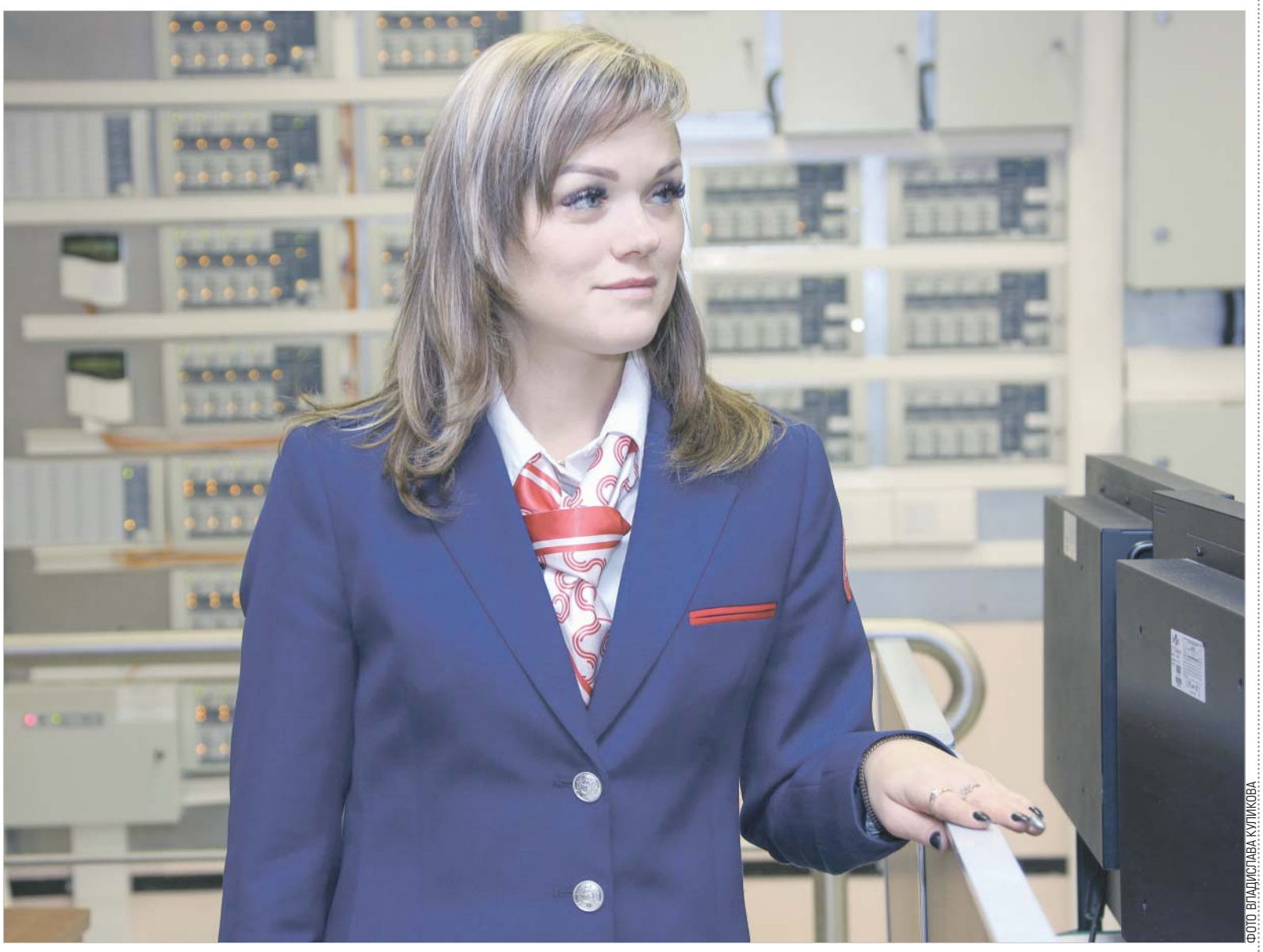


ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Начальник станции Светлана Ветрова констатирует, что станция «Озерная» хорошо оснащена технически, что значительно улучшило условия труда

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Такого в Московском метрополитене не было почти 35 лет — одновременно ввели в строй сразу семь станций. До конца года в общей сложности заработают 20 станций. Какие условия созданы там для ежедневного труда работников, выяснили корреспонденты «Сигнала».

Вестибюли станции «Озерная» буквально сияют: от яркого света, идущего из светильников, отражающегося в колоннах и металлических частях турникетов, от шлифованного гранитного пола. Первое, что видят пассажиры, — панно в голубых и темно–синих тонах с кувшинками и летающими над ними стрекозами. Таким образом архитекторы обыграли название станции, которое появилось от ее географического расположения — Озерной площади.

«Я работала на многих станциях Филевской линии. На «Озерной» внешний вид и техническое оснащение более современное. Да, она миниатюрная, без путевого развития, зелененькая, в кувшинках, но для себя я поняла — эта станция моя родная», — говорит ее начальник Светлана Ветрова.

В подчинении Ветровой четверо дежурных, работающих по одному человеку в смену. Но в случае возникновения внештатной ситуации в ее подчинение переходят все службы, а это более ста человек.

Помещение, где работают дежурные по станции, называется «кабиной». Здесь это очень большая и светлая комната, в центре которой находится пульт, а на стенах размещены мониторы. Круг обязанностей у дежурной большой. Она следит за тем, чтобы поезда отправлялись по графику, за санитарным состоянием станции, за пассажирами, за их посадкой и высадкой, в определенное время, особенно в час пик, присутствует на платформе, и еще много–много чего делает.

Оборудование на новых станциях типичное. Дежурная может все наблюдать на мониторах, вплоть до входа пассажиров на станцию. Она видит, в том числе, когда какой–то объект ставится под охрану, как работают вентиляционные шахты, пожарная сигнализация.

Дежурная по станции «Озерная» Дарья Дикова поработала на нескольких старых и новых станциях Замоскворецкой линии. «Отличаются они кардинально, — говорит Дарья. — Например, на станции «Каширская» кабина дежурной составляет примерно одну четверть той, что здесь, на «Озерной». Отдельной раздевалки и комнаты приема пищи не было, бытовая техника стоит в этой же небольшой кабине. На «Озерной» есть комната приема пищи со всей бытовой техникой, шкафом для посуды, столиком и уголком. Находится она рядом с кабиной дежурной. Здесь же мы переодеваемся в рабочую форму. На «Каширской» у нас было всего два монитора, а здесь их множество и можно видеть перемещение каждого сотрудника. А главное — не надо никуда ходить, ничего переключать. Раньше надо было брать ключи и обходить все двери, отключать устройства контроля прохода в тоннель — это занимает много времени и сил, а здесь все делается одной кнопкой».

Окончание на 2 стр.

АКТИВНЫХ НАШЛА НАГРАДА СТР. 3

НЕЗАВИСИМЫЙ НАБЛЮДАТЕЛЬ СТР. 4

ДЕЛО ВКУСА СТР. 5

МАЛЕНЬКАЯ ЛОЖЬ НЕ БЫВАЕТ БЕЗОБИДНА СТР. 8

НОВОСТИ

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ ГАРАНТИРУЕТ ИНДЕКСАЦИЮ

Подписано дополнительное соглашение к Коллективному договору АО «Желдорреммаш». Согласно документу работников ждет индексация заработной платы. С 1 декабря этого года она вырастет на 2,5%. А с 1 апреля следующего года зарплату доиндексируют в соответствии с уровнем роста индекса потребительских цен на товары и услуги по данным Росстата.

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ЛИШАЕТ ЖИЗНИ

Президиум Дорпрофжел на ДВЖД признал недостаточной работу по предупреждению производственного травматизма.

В этом году на дороге произошло четыре травматических случая, один из них со смертельным исходом. Основной причиной ЧП остается человеческий фактор: нарушение должностных обязанностей, трудовой и производственной дисциплины, технологического процесса, требований охраны труда как пострадавшими, так и руководителями работ.

В ДИСТАНЦИИ УСТРАНИЛИ НАРУШЕНИЕ

Отдельное помещение для сушки специальной одежды и обуви появилось у работников бригады по обслуживанию устройств СЦБ на станции Златоуст благодаря вмешательству профсоюза.

То, что на посту ЭЦ отсутствует специальное помещение или электрический шкаф для сушки СИЗ, а спецодежда и спецобувь сушатся прямо на трубах системы отопления, выявила техническая инспекция труда.

По требованию профсоюза администрация Златоустовской дистанции сигнализации, централизации и блокировки для сушки СИЗ выделила техническое помещение. Накануне его отремонтировали, заменили электропроводку, смонтировали вентиляцию.

РЕШЕНИЕ

Вагоны прибудут вовремя

ФОТО: ИРИНЫ КЕЛЛЕРМАН

В конце августа на Южно–Уральскую дорогу поступили одиннадцать модулей сопровождения. Каждый из них рассчитан на проживание двадцати человек

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. Сигнала»

Центральная дирекция инфраструктуры определила, сколько в ближайшие три года служебно–технических вагонов требуется закупить, а сколько — отремонтировать и оснастить новым оборудованием в соответствии с санитарно–гигиеническими нормами и требованиями охраны труда.

Средства будут выделяться в соответствии с «Программой оснащения служебно–технических вагонов инвентарем, оборудованием, обеспечивающими соблюдение санитарно–гигиенических норм, требований охраны труда, пожарной и электрической безопасности Центральной дирекции инфраструктуры на 2018–2021 годы».

«Профсоюз, представляя интересы работников, не первый год ставит вопрос о необходимости ремонта и переоснащения служебно–технических вагонов, — говорит заместитель руководителя технической инспекции труда РОСПРОФЖЕЛ Алексей Матафонов. — Однако дело не двигалось. Теперь нас услышали. Наши аргументы подтвердили результаты проверок, осмотров. Совместными усилиями удалось найти решение. Утвержден важный документ, разработанный двумя дирекциями — Центральной дирекцией по ремонту пути и Центральной дирекцией инфраструктуры».

В программе указано, сколько вагонов нуждается в ремонте и в каком именно, а какие — ему не подлежат. Так, для обеспечения объема выполнения путевых работ в этом году в режиме закрытого перегона требуется 2636 вагонов.

За три года 1101 спишут как не подлежащие ремонту. 1756 вагонов отремонтируют, а образовавшийся дефицит покроют за счет постепенной покупки новых.

Запланировано восстановление салонов, ремонт систем жизнеобеспечения, отопления, электро– и водоснабжения.

«Особое внимание, — продолжает Алексей Матафонов, — в программе уделено обеспечению вагонов резервными источниками электроснабжения, оснащению их дизель–генераторами, поскольку на некоторых стоянках нет возможности подключения к источникам электроснабжения. Также предусмотрено обеспечение всего подвижного состава кондиционерами. Это правильно. Летом стоит такая жара, что без кондиционирования воздуха в спальных помещениях работники не могут полноценно отдохнуть».

Вагоны оснастят автоматическими системами пожаротушения и оповещения о пожаре, а также оборудуют столовые, раздевалки, сушильные комнаты и санузлы.

Программа уже начала работать. «Будем надеяться, что за три года с учетом ремонта и приобретения новых модулей сопровождения, которые прошли испытания и уже поставляются на сеть, для работников создадут условия, соответствующие всем санитарно–гигиеническими нормам и требованиям охраны труда», — отметил заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ – главный технический инспектор труда Алексей Налетов.

РЕПОРТАЖ

Метрополитен приглашает профессионалов

Окончание.
Начало на 1стр.

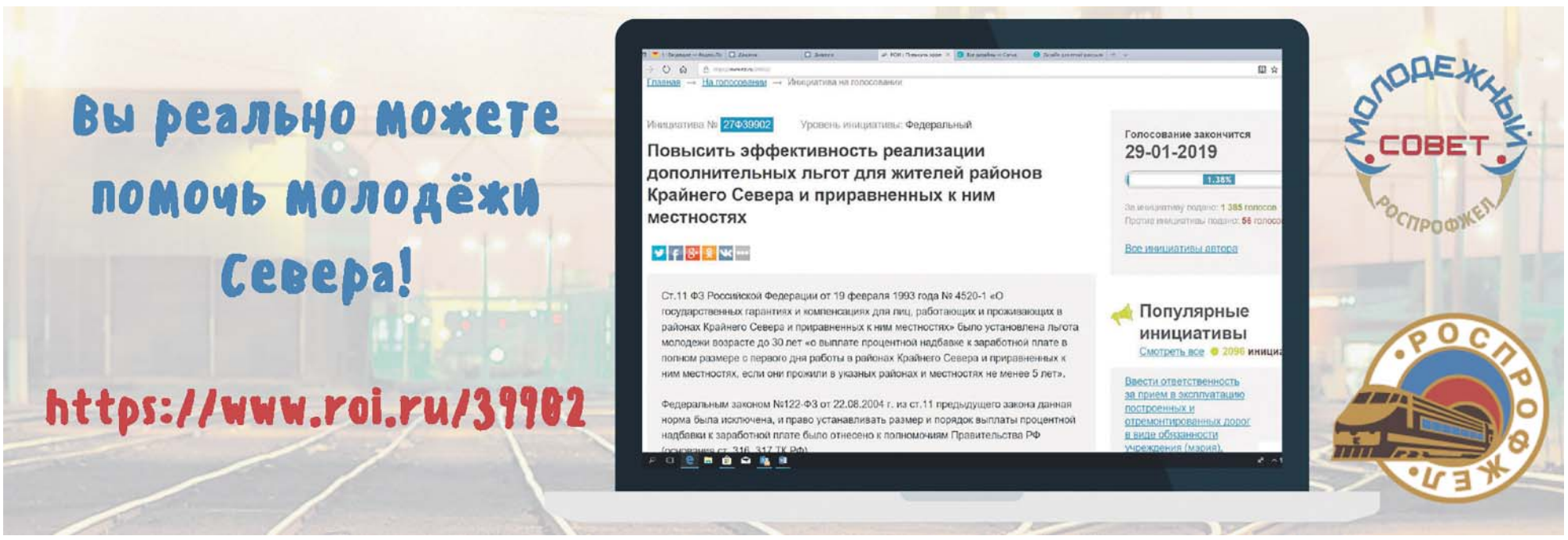
Ей вторит и председатель первичной профсоюзной организации Службы движения Светлана Васильченко: «Раньше дежурные действительно вручную включали и выключали освещение, для чего обходили все вестибюли, потому что в каждом была своя щитовая. Но дежурная не всегда может покинуть кабину — бывает, диспетчер дает какое–то задание, и отлучиться нельзя. И в то же время нужно соблюдать существующий график включения и отключения освещения. Теперь же все централизовано. Но бились мы с этим очень долго. Например, по этому поводу ко мне обращались работники станции «Динамо».

Валентина Степановна работает в метрополитене давно. «Если сравнить станции Кольцевой линии или Сокольнической с новыми, конечно, большая разница. Самое главное — условия труда стали гораздо лучше. Помещения дежурных во много раз просторнее, там легче дышится. На старых станциях не было горячей воды, сейчас есть везде. На новых даже есть душевые, и на «Озерной» в том числе. Туалет рядом. Все это много значит».

Вот лишь один сравнительный штришок. Ночью дежурная выставляет сигнал остановки. Для этого она должна была взять огромную треногу, фонарь и спуститься на путь. А теперь фонарь на кронштейне можно повесить прямо с платформы, не спускаясь. Но интенсивность труда при этом возрастает, ведь появилось много аппаратуры, за которой нужно следить. Поэтому важно, чтобы работать в движение приходила молодежь. Собственно говоря, так и происходит.

«Сегодня штат Службы движения составляет 3028 человек, — говорит Светлана Васильченко. — Из них около двух тысяч — молодежь. Когда–то профессия была женской, а сейчас приходит много мужчин. Если раньше начальники станций могли работать со средним техническим образованием, то теперь только с высшим. Но если к нам приходит молодежь без подходящего образования, мы имеем право человека до 35 лет направить на учебу, и метрополитен платит за обучение. К слову, у нас самый высокий процент профсоюзного членства из всех служб метрополитена — 99,9%. Я этим горжусь».

А переживает сейчас профсоюзный лидер только из–за недокомплекта штата. Станции строятся так быстро, что обучать дежурных по станции в достаточном количестве просто не успевают. Поэтому здесь всегда рады профессионалам.



КОЛДОГОВОР

Приятные изменения

Улучшено положение работников Крымской железной дороги, достигших пенсионного возраста.

Генеральным директором ФГУП «Крымская железная дорога» Алексеем Гладилиным и председателем Дорпрофжел на Крымской железной дороге Василием Полищуком подписаны изменения и дополнения к действующему коллективному договору Крымской железной дороги, касающиеся выплаты единовременного поощрения за добросовестный труд при увольнении работников на пенсию впервые.

Ранее коллективным договором предусматривались выплаты увольняющимся работникам в размере от одного до пяти среднемесячных заработков в зависимости от стажа работы.

Но имелось ограничение — выплаты проводились лишь при условии увольнения работников на пенсию впервые в течение двух месяцев со дня наступления пенсионного возраста. Пенсионеры, желающие продолжить работу, поощрения лишались.

Теперь такое ограничение снято. Выплаты получат все уволившиеся на пенсию, попадающие под определенную коллективным договором стажевую планку, вне зависимости от времени работы после достижения пенсионного возраста.

ТРАДИЦИЯ

Заключительный рейс

РОМАН ГОЛОТВИН,
Дорпрофжел на Горьковской дороге
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Торжественная встреча поезда на перроне превратила заключительный рейс машиниста в праздник.

В начале осени в моторвагонном депо Горький–Московский ГЖД произошло, казалось бы, рядовое событие. Машинист Николай Ершов готовился к заключительной поездке и выходу на заслуженный отдых.

Отдел кадров подготовил необходимые документы, дома семья планировала праздничный стол, друзья репетировали поздравления с новым этапом в жизни. Так бы и прошел этот день для Николая Григорьевича, как для многих работников, завершающих свою трудовую карьеру, исключительно семейным событием, если бы не подключился профсоюз. «Надо что–то менять» — решили на собрании профкома.

«Выход на заслуженный отдых для любого человека — стресс. С одной стороны, наконец–то появляется возможность больше времени проводить с родными и близкими, а с другой — полная смена образа жизни. Поэтому заключительный рейс машиниста не должен быть рядовым событием», — рассказал член профсоюзного комитета, машинист–инструктор Олег Такий.

В депо подготовили поздравительное письмо, приобрели подарок. И вот солнечным утром электропоезд Моховые горы — Нижний Новгород в соответствии с расписанием прибыл на 14 путь. Такую встречу Николай Григорьевич Ершов никак не ожидал! На платформе его встречали жена, дочь, внуки, коллеги и руководство депо. «Казалось бы — ничего особенного, а память о таких вещах остается на долгие годы», — уверен Олег Такий. После поздравлений и вручения подарков все участники сделали групповое фото. Как сказал Николай Ершов, эта фотография займет свое место в семейном альбоме.

ФОТОФАКТ

В Калининграде прошла X юбилейная спартакиада работающей и учащейся молодежи, организованная Калининградским областным объединением организаций профсоюзов. В соревнованиях приняли участие и команды Дорпрофжел на КЖД. Ребята проявили волю к победе, продемонстрировав командный дух. В дартсе, отжимании, перетягивании каната у ребят проблем не возникло — места в первой тройке. Но немного подвел бег. Впрочем, без наград никто не остался.

АКЦИЯ

Активных нашла награда

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,
Дорпрофжел на Западно-Сибирской дороге
НОВОСИБИРСК

Первичная профсоюзная организация Входнинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки объявила победителя лотереи среди работников предприятия, проголосовавших за инициативу РОСПРОФЖЕЛ.

В лотерее приняли участие работники, проголосовавшие на портале «Российская общественная инициатива» за предложение РОСПРОФЖЕЛ «Повысить эффективность реализации дополнительных льгот для жителей районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей». После предоставления в профком электронного подтверждения факта голосования сотрудники получали возможность выиграть мощный портативный аккумулятор Power Bank.

«Нашей задачей было в очередной раз обратить внимание на пользу солидарных действий в трудовом коллективе, которые позволяют изменить будущее в лучшую сторону», — рассказал председатель ППО Андрей Грецкий.

В результате розыгрыша победителем профсоюзной лотереи стал электромеханик комплекса технических средств мониторинга участка Любовка — Иртышское Входнинской дистанции СЦБ Владимир Марштупа.

«К голосованию за инициативы РОСПРОФЖЕЛ отношусь серьезно, стараюсь поддержать все социальные предложения, — отметил Владимир Марштупа. — О том, что стал победителем в лотерее, организованной профсоюзным комитетом, узнал находясь в отпуске. Спасибо за приятный подарок».

СИГНАЛ
№ 32 (928) 20—26 сентября 2018 года

ОХРАНА ТРУДА

Независимый наблюдатель

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Работникам Приволжской дирекции по энергообеспечению выдадут экшн-камеры. Новый независимый наблюдатель поможет профилактике производственного травматизма и обеспечит дополнительный контроль за работами.

«К такому решению в дирекции пришли не вдруг, — рассказал «Сигналу» заместитель председателя Дорпрофжел на ПривЖД Дмитрий Смирнов. — В минувшем году в Волгоградском регионе допущено два случая производственного травматизма. Один из них закончился летальным исходом — во время работ на контактной сети от удара током наведенного напряжения скончался 42-летний электромонтер Петроввальской дистанции электроснабжения, имевший пятую квалификационную группу и проработавший в занимаемой должности восемь лет. Он приблизился к заземленному хомуту пятой консоли на недопустимое расстояние».

Так показало расследование происшествия, но ведь понятно, что велось оно по рассказам свидетелей. А если бы у руководителя работ было средство видеофиксации, детали были бы записаны бесстрастной аппаратурой. Так что экшн-камеры однозначно помогут в расследовании несчастных случаев.

В Приволжской дирекции по энергообеспечению отметили, что основная задача новшества — предотвратить нарушения и ошибки, иметь возможность оценить правильность действий бригад в различных ситуациях, контролировать применение средств индивидуальной защиты, соблюдение технологий работ и другие аспекты.

И, конечно же, камеры поспособствуют дисциплине — как трудовой, так и личной. Да что там зная, что находится под наблюдением, человек уже лишний раз и крепкое словцо не употребит. И, конечно же, продумывает свои действия и поступки, старается тщательнее выполнять работу, а значит — допускать меньше нарушений.

Напомним, что это не первое техническое средство контроля, применяемое у энергетиков. Лет пять назад появился диктофон, фиксирующий инструктаж производителя работ и голос каждого сотрудника, докладывающего об усвоении информации. Затем — видеокамеры на вышках автодрезин, записывающие действия бригад на линии. А там, где дрезины не применяются, на помощь придет экшн-камера, закрепленная на каске сотрудника.

«Камеры поступили во все цеха дистанций электроснабжения Приволжской дороги, — рассказывает Дмитрий Смирнов. — По факту их применение только началось, и говорить, что из этого получится, делать какие-то выводы сейчас нельзя. Но первый шаг сделан».

СПРАВКА

Экшн-камера (англ. action camera) — разновидность цифровых видеокамер, специально предназначенных для съемки в условиях агрессивной окружающей среды и во время движения.

ПРЕЗИДИУМ

Детальное исследование

Александр ГОЛУБЕВ,
председатель Дорпрофжел на Октябрьской дороге:

— Только в первом полугодии этого года на улучшение условий и охраны труда предприятий Октябрьской железной дороги было направлено более 730 млн руб. Работников выводят из зон повышенной опасности, на рабочих местах снижают влияние вредных факторов. Были улучшены условия труда более 14 тыс. работников. Тем не менее несчастных случаев на производстве избежать не удалось, травмировано три человека.

Каждое ЧП — это следствие нарушений производственной дисциплины, ПТЭ, неорганизованности работника. А вот почему это произошло, что стало причиной? Может, специалист по охране труда не дошел до человека. Или на инструктаже информацию довели формально. Или сам работник не заинтересован в безопасности. Необходимо найти ответы на эти вопросы и сделать выводы, чтобы подобные ситуации не возникали в дальнейшем.

> **Каждое ЧП — это следствие нарушений производственной дисциплины, ПТЭ, неорганизованности работника**

Профсоюз решил обсудить работу инженеров по охране труда — специалистов, находящихся на переднем крае знаний и навыков работников. Выяснить, как они проводят обучение, проверки, инструктажи. В итоге мы еще раз убедились, что сегодня при большом объеме документооборота возможность дойти до работника и лично пообщаться — минимальна. Также сказывается текучка кадров на данной должности.

Кроме того, мы рассмотрели статус специалиста по охране труда, его мотивацию, заработную плату, оценку работы коллективом. Было решено, что дорога и профсоюз проведут детальное исследование эффективности работы специалистов по охране труда. Ведь порой их загруженность бумажной работой и невозможность дойти до человека труда становятся косвенной причиной того или иного нарушения работником правил охраны труда.

Для повышения статуса специалиста по охране труда предлагается подчинить его первому руководителю предприятия.

Еще одна идея — разработка Положения о лучшем специалисте по охране труда. В документе будут определены критерии эффективности работы и мотивации.

ПРОВЕРКА

Башмаки в порядке

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на Свердловской дороге
ЕКАТЕРИНБУРГ

Профсоюз проверил соблюдение работниками требований охраны труда при обращении с тормозными башмаками.

Проверяли выборочно в 10 подразделениях Екатеринбургского региона обслуживания Свердловской магистрали.

В четном парке отправления в междупутье 11 и 12 пути станции Екатеринбург–Сортировочный перед проверяющими открылись стеллажи с тормозными башмаками. Комиссия пересчитала их наличие, осмотрела на предмет повреждений, проверила «Журнал по учету и сохранности тормозных башмаков». Нарушений не выявлено.

На нечетной горке ситуация повторяется. Составитель поездов Рустам Юнусов доложил: тормозные башмаки окрашены, промаркированы и хранятся в стеллажах в установленном месте согласно инвентарным описям в соответствии с клеймением и маркировкой, учет в журнале ведется, повреждений не выявлено.

«Мероприятия по предотвращению несанкционированного доступа к башмакам обеспечены», — отметил он.

«Все в порядке» — констатирует комиссия.

Аналогичные результаты показала проверка пункта технического обслуживания локомотивов Юго-восток эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Сортировочный и моторвагонного депо Свердловск.

«Проверили закрепление подвижного состава на соответствие нормам ТРА станции, обеспечение сохранности тормозных башмаков, учет по журналам, маркировку, клеймение, — сообщил главный технический инспектор труда Дорпрофжел на СвЖД Дмитрий Москалюк. — Результаты проверки удовлетворительные». Выявлены единичные случаи нарушений: постановка башмака без наката подвижного состава, а также сопутствующие несоответствия — отсыпка крупным щебнем технологических проходов составителей, закрепляющих подвижной состав, растительность, снижающая видимость.

К проверке предъявлялись также материалы по работе инвентаризационных комиссий работодателя с данными по выбраковке башмаков.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Альфир ГАНДАЛИПОВ,
председатель ППО станции Екатеринбург-Сортировочный:
— Технология постановки башмака под подвижной состав прописана и обязательно соблюдается. Сдавая и принимая смену, работники проверяют наличие башмаков под составами и под вагонами, сверяют номерные знаки каждого техсредства. Каждую среду, в день безопасности, руководство станции и профактив проверяют башмаки на неисправности. Возможные повреждения: излом ручки, изгиб или излом полоза, носок. Это вопрос безопасности движения поездов, поэтому он приоритетный.

ДЕЛА ПУТЕЙСКИЕ

В поисках воды

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

С подачи первичной профсоюзной организации путейцам 4-го околотка Куровской дистанции пути отремонтировали табельную в четной (южной) горловине станции Куровская. Правда, воды в еще пахнущем свежей краской домике нет.

ФОТО АВТОРА

«Ничего, что линолеум кое-где достелить надо и еще кое-что по мелочи доделать, — улыбается мастер участка Сергей Бочаров. — НГЧ обещала до конца года все закончить. Главное, что чисто, отопление поменяли, освещение, профсоюз стационарный умывальник подарил с водонагревателем, шкафчики поставили. Штат участка 11 человек вместе со мной — разместимся. Вот воду еще сюда провести, чтобы на себе не таскать, — совсем бы хорошо было».

«Это как раз самое сложное, — говорит председатель ППО дистанции пути Ирина Алексеева. — И порой, чтобы найти воду в пределах досягаемости, а потом провести ее на не слишком большое расстояние, приходится проводить целый комплекс сначала исследовательских, а потом строительных работ, притом иногда за свой счет».

Нынешнее путейское здание — это бывший пункт обогрева, и воды в нем не было никогда. Больше повезло аналогичному пункту обогрева в нечетной (северной) горловине Куровской — рядом колодец есть. «Когда дистанция работала по участковой системе, оба пункта забросили, — говорит Ирина Алексеева, — для всех хватало главной табельной и бытовых помещений на станции». А когда вернулись к околоточной системе, оба здания пришлось реанимировать.

«С ремонтом у нас как раз более-менее благополучно — что по главному ходу, что по Большой Московской окружной, — продолжает Алексеева. — В хорошем состоянии табельные и бытовые помещения в Куровской, Шатуре, Черустях, Ильинском Погосте, Нерской, на 109 и 133 километрах БМО, в Давыдово. Недавно делали ремонт в Гжели, Авсюнино, на следующий год запланирован в Кривандино. А вот с водой все те же проблемы — во многих случаях она привозная».

Но, как поделился мастер Сергей Бочаров, метрах в 50-60 от табельной путейцы нашли колодец. Председатель ППО обещала поговорить с нужными дирекциями.

ЗАБОТА

Дело вкуса

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на Южно-Уральской дороге
ЧЕЛЯБИНСК

В доме отдыха локомотивных бригад в парке «Б» станции Челябинск-Главный на Южно-Уральской железной дороге теперь из крана льется не просто чистая, но и вкусная вода. Для этого профкому Челябинского эксплуатационного локомотивного депо пришлось больше полугода «воевать» с администрацией.

«В феврале к нам обратились машинисты с жалобой на вкусовые качества воды в доме отдыха. Конечно, вкус, как и запах, очень субъективный показатель, но в нашем случае недовольных было большинство. Поэтому мы обратились сначала к руководству депо, затем и дирекции тяги с просьбой решить эту проблему», — рассказал председатель первичной профсоюзной организации депо Сергей Яковлев.

В ответ работодатель приводил множество доводов о соответствии воды гигиеническим требованиям, демонстрировал заключение санитарно-эпидемиологической экспертизы по результатам лабораторных исследований. Но профсоюз настойчиво стоял на стороне работников. Переговоры не прекращались. И, наконец, в сентябре в доме отдыха установили дополнительное оборудование — шестиступенчатую слип-систему очистки воды с автоматическим помповым блоком «Praktik-Osmos».

«Спасибо, что нас услышали. Будем пить чистую воду без посторонних запахов и бутилированную в буфете покупать не придется», — отметил помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Златоуст Павел Белов.

УСЛОВИЯ ТРУДА

Модулем больше

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на Куйбышевской дороге
САМАРА

Три новых просторных бытовых модуля получила Аксаковская дистанция пути.

Приобретение было запланировано программой улучшения условий труда. Модули предназначены для участковых бригад и установлены в районах железнодорожных станций Приютово, Аксаково и Шафраново.

Модули производства Камышловского электротехнического завода располагают классом для занятий и собраний, гардеробной с индивидуальными шкафами, кладовой для хранения инструмента, комнатой для приема пищи, двумя санузлами. Сооружения оборудованы умывальниками, кондиционером, тремя душевыми кабинами.

«Благодаря этим объектам, производственно-бытовые условия 150 наших работников стали значительно комфортнее. Ушли в прошлое тесные и промозглые подсобки, печное отопление. Об этом столько хлопотали наши активисты», — делится председатель ППО дистанции Надежда Кондратьева.

Еще до поступления модулей к местам их установки подвели водопровод и канализацию. Сейчас объекты подключают к электропитанию. Кстати, об отоплении. Здесь оно будет электрическим.

«Помещение для приема пищи вместительное и уже обустроено холодильником и микроволновой печью. А если обед проходит в уютной обстановке, то работа лучше спорится», — отмечает начальник втрого эксплуатационного участка Александр Бессилин.

Между тем, в дистанции надеются, что до конца года справят еще одно производственное новоселье. Аксаковским путейцам обещан еще один модуль — передвижной.

ОТ ФОРУМА ДО ФОРУМА

Малая механизация пришла в дистанции

Игорь ЮЖАКОВ,
заместитель председателя Дорпрофжел на Свердловской дороге:

— Один из вопросов, поднятых на форуме, — ощутимая нехватка средств малой механизации в дистанциях пути, инфраструктуры, а также недостаточное количество переносных радиостанций.

В среднем обеспеченность средствами малой механизации составляет чуть выше 60%. При отсутствии автомобильных дорог и значительной протяженности дистанций (Егоршинская дистанция инфраструктуры — почти 1000 км) очень важно наличие исправных средств механизации. Это напрямую влияет на производительность труда путейцев.

Кроме того, после передачи средств малой механизации на баланс Екатеринбургской механизированной дистанции инфраструктуры возникла проблема с их ремонтом, что повлекло необходимость создания обменного фонда.

Несмотря на высокий процент укомплектованности радиостанциями дистанций пути и инфраструктуры (108% и 92% соответственно), работники не всегда обеспечены ими. Причина в износе аккумуляторных батарей и других неисправностях. Не хватает также сигнальных фонарей и рожков сигнальных (обеспеченность 51% и 69%).

Эти проблемы были озвучены при подведении итогов выполнения колдоговора в Центральной дирекции инфраструктуры. На последнем форуме ЦДИ в ответном слове замначальники управлений подтвердили актуальность этой проблемы.

Сейчас я констатирую тот факт, что нас услышали. Начались поставки средств малой механизации. Часть из них уже пришла на дорогу, основная масса подойдет в начале четвертого квартала. Это не стопроцентное закрытие потребностей, но все равно значительный шаг вперед.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

СИГНАЛ
№ 32 (928) 20—26 сентября 2018 года

ЛАУРЕАТ

Колесо судьбы

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Свое предприятие председатель ППО электродепо Варшавское ГУП «Московский метрополитен» Надежда Хренова называет домом. Безо всяких прилагательных — для нее это никакой не второй, а просто дом. «Дожить до выходных», «продержаться до отпуска» — это все не про нее: на свою работу Надежда всегда идет с улыбкой.

Надежда Хренова считает, что по–другому быть и не может: «Мне здесь нравится, и так было всегда. Перед отпуском думаю: «Хорошо, отдохну». А в отпуске — «Скорее бы на работу». Буквально скучаю по всем. Поэтому совершенно не согласна с утверждением психологов о том, что нужно каждые пять лет менять место работы. Я человек постоянный, люблю свой дом–работу, мне здесь хорошо, так к чему перемены?».

Перемен в ее жизни действительно было не так много. Но зато какие — кардинальные, поворачивающие жизнь в совершенно иное русло. Например, девочкой Надежда очень любила рисовать. Хотя почему в детстве — и сейчас считает себя в душе художником. Однако учиться творческой профессии не стала: со своим художественным восприятием жизни поступила вслед за старшей сестрой в Воронежский железнодорожный техникум. В 1986 году выпустилась техником–энергетиком и по распределению уехала из родного Воронежа в Саратов, год работала в энергоучастке в городе Ершове. А потом… вышла замуж за москвича, служившего на подводной лодке с ее двоюродным братом.

Переезд в столицу стал очередным поворотным пунктом. «Уже через месяц мне нашли работу по специальности, но не на железной дороге, а в метрополитене, в электродепо Варшавское, — вспоминает она. — Привлекло, что рядом с домом, но я собиралась устроиться временно, а потом поискать место на железной дороге».

Работала она по своей профессии — электромонтером в КИПе АРС. А работа это ювелирная, регулирование реле в различных блоках (измерения скорости, сигнальных, управления) и локомотивных приемниках. Коллектив — 10 разновозрастных женщин, среди которых Хренова была самой молоденьких. И все друг другу помогали! «Все такие добрые были, отзывчивые, и так мне там понравилось, что я забыла, что пришла сюда временно! Осталась незаметно для себя».

28 сентября будет уже 31 год, как трудится на предприятии Надежда. Через 12 лет работы в КИПе она стала втайне подумывать о смене деятельности. «Я люблю красоту, чистоту и порядок. А с железками, даже с мелкими, этого не бывает. И я мечтала, что мое депо будет красивым и чистым даже там, где этого обычно не бывает в силу специфики работ». В общем, она хотела работать в административно–хозяйственном отделе. И ее мысли материализовались: когда из АХО женщина ушла на пенсию, Хренова отправилась к руководству и сообщила о своем желании. Но взяли ее не сразу.

Лишь через полгода вызвали и спросили: «Что вы намерены изменить в депо, работая на этой должности? Можете предоставить план работы?» Надежда обошла все депо, написала план мероприятий по благоустройству и в сентябре 1999 года получила должность. В ее подчинении было 50 уборщиц, также нужно было заниматься и обеспечением отделов бытовой техникой, мебелью, канцелярией и всем–всем–всем. Начала с того, что объяснила уборщицам, что мыть нужно не только полы, но и стены, именно они создают впечатление чистоты. Они сначала возмущались, но со временем привыкли. Стала Хренова и уют наводить. И сразу взялась за самый сложный цех — отцепочного подъемного ремонта. Здесь отремонтировали комнаты приема пищи, купили новую бытовую технику, мебель. Затем пришла очередь линейных пунктов локомотивных бригад.

А в 2004 году ее избрали председателем первичной профсоюзной организации электродепо Варшавское. Сами работники подошли да спросили: «Может, возьметесь?» И она ответила: «Я уже давно работаю «на людей», можно попробовать». И вот уже 14 лет коллектив неизменно избирает ее своим профсоюзным лидером. Последние перевыборы прошли в 2015 году, после единогласного избрания делегаты конференции долго аплодировали результатам голосования. «Было очень приятно, даже прослезилась», — говорит Надежда Васильевна.

Работая председателем, она получила профильное высшее образование — по квоте ФНПР отучилась в Академии труда и социальных отношений. Главная заслуга за 14 лет ее общественной деятельности заключается в том, что на предприятии стали уважать профсоюз. Далось это, конечно, очень непросто, но Надежда Васильевна предпочитает об этом не вспоминать. Главное, что теперь ей со всеми работается легко. «Я же здесь самая «старая», — говорит, — поэтому ко мне прислушиваются». Лукавит, конечно. Совершенно моложавая женщина с очаровательной улыбкой. Потом добавляет: «Просто за 31 год, что я здесь работаю, многих «принимала на работу», и они на моих глазах выросли до руководителей. Сегодня мы вместе в рамках социального партнерства работаем на наше депо, на людей. Всегда в одном направлении, чтобы депо процветало. Кстати, начальник депо Максим Михайлович Кутузов состоит в РОСПРОФЖЕЛ».

На благо предприятия делается очень и очень многое. Помимо защиты прав и интересов членов профсоюза, профком ведет общественную работу, развивает спортивное направление. В депо появился тренажерный и спортивный залы, спортивный инструктор, и в последние 10 лет Варшавское занимает только призовые места. А чего стоит подготовка новогодних утренников, когда под 300 детей работников депо сначала смотрят сказку и получают подарки от профсоюза, а потом катаются на электропоезде с Дедом Морозом и Снегурочкой в каждом вагоне!

Все это не валится само с неба. Это результат кропотливой целенаправленной работы. И не удивительно, что в этом году Надежда Хренова стала лауреатом премии РОСПРОФЖЕЛ. «Главная формула моей работы — уважительное отношение к людям. Ко всем, невзирая на ранги и возраст», — говорит она.

ПОМОЩЬ

Причинитель добра

ОЛЬГА КУДРЯШОВА,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

В первичке центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Московской дирекции инфраструктуры есть замечательный человек — Михаил Шеронов. Он помогает людям, страдающим онкологией.

Сегодня он едет за 100 км, чтобы отвезти больного в центр на обследование, а завтра с другим подопечным идет на школу психологической поддержки онкобольных. Нередко приглашает остановиться у себя человека, приехавшего в столицу для прохождения химиотерапии.

На вопрос «Для чего он это делает?» Михаил отвечает, что хочет помочь людям, ведь ему небезразлично происходящее. А вот на вопрос «Почему он это делает?» ответить не смог, лишь пожал плечами и уточнил: «Без взаимной помощи выжить нереально, а помогать — это нормально».

«Скажу больше. Многие коллеги, зная, что Михаил «причинитель добра, добродел», часто обращаются к нему за помощью на работе. Ни одна просьба не остается без внимания, будь то помощь в оформлении письма или согласование документа у руководителя.

Михаил никогда никому не отказывает», — рассказала председатель ППО центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Светлана Дмитриева.

ФОТОФАКТ

В память о профсоюзном лидере Московской магистрали Викторе Богданове 10 сентября на его родине в Курске Дорпрофжел открыл памятную мемориальную доску. Инициатором ее установки выступили начальник дороги Владимир Молдавер и председатель Дорпрофжел Николай Синицын. «Впервые в истории профсоюзного движения увековечена память о профсоюзном лидере», — сказала на торжественном митинге заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Наталия Бурова.

ИСТОРИЯ

Прошлое рядом

ЕЛЕНА КУРБЕТ,
корр. «Сигнала»

Шесть каменных опор железнодорожного моста, или как их называют местные «быков», находящихся в пойме реки Медведицы, видны из космоса, их можно найти на Google или Яндекс.Картах, но вот увидеть их воочую и потрогать проблематично.

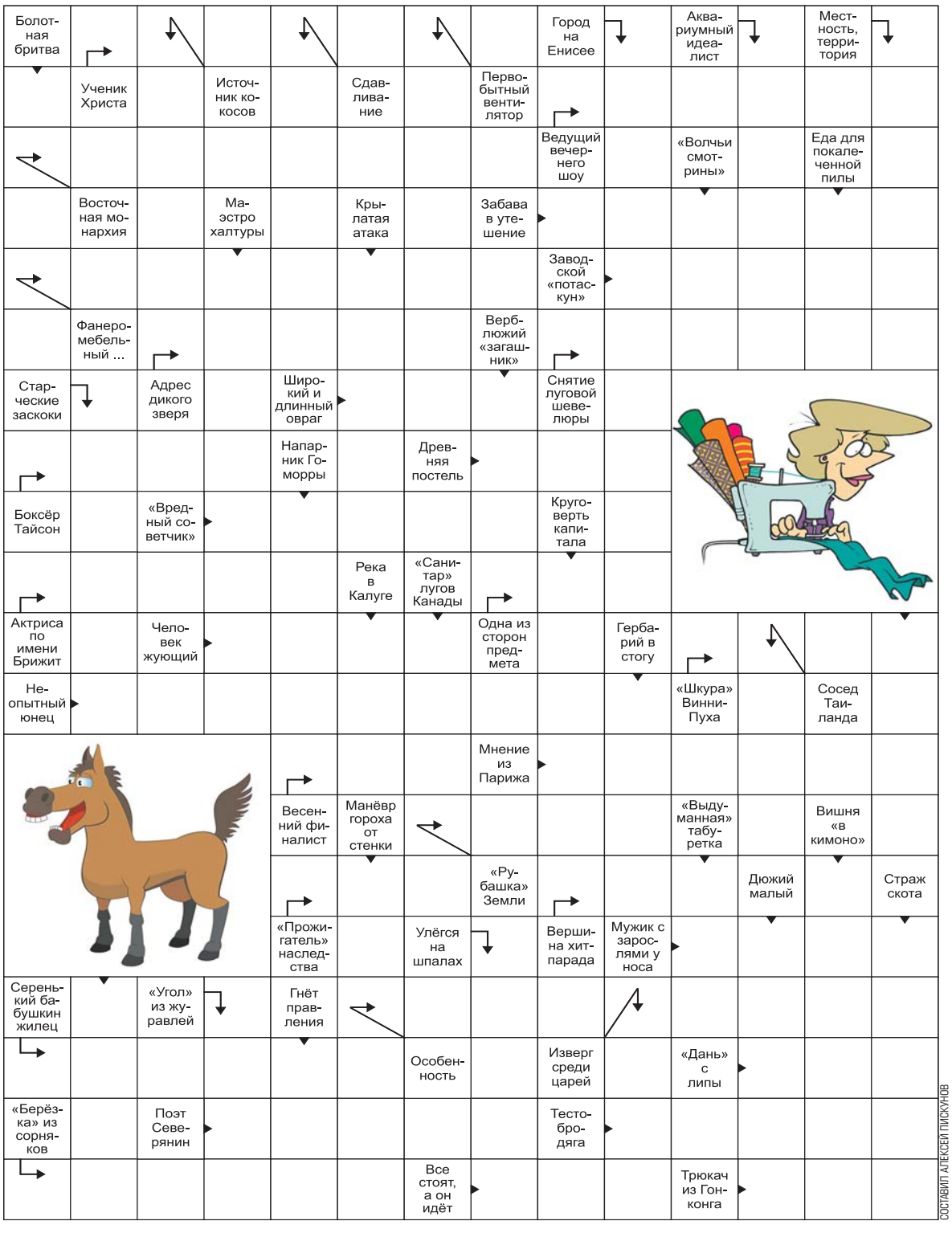
Тем не менее до сих пор эти объекты привлекают внимание знатоков истории и любителей артефактов. Ведь по сути это единственное, что осталось от искуственных сооружений Грязе–Царицынской железной дороги.

Строил мост, как и всю Грязе–Царицынскую дорогу, связавшую когда–то Нижнее Поволжье с Центральной Россией, Петр Ионович Губонин. Путь, а также здания вокзалов, мосты, депо и мастерские он возводил на голом энтузиазме, инвестируя собственные средства. Однако к делу подошел со всей ответственностью и, как вспоминали его друзья и коллеги, не считал зазорным лично взять в руки лопату или кайло — лишь бы ускорить ход работ. В результате введенная в эксплуатацию в 1871 году дорога по сути до сих пор служит людям. С ее запуском историки связывают начало «золотого века» города Царицына — современного Волгограда.

Немного из творений Губонина сохранилось до наших дней — основную массу построек время не пощадило. Высокие монументальные колонны железнодорожного моста в Себряково сохранились совершенно случайно. Как утверждают краеведы, когда строили новый мост, старые опоры не убрали лишь потому, что берегли взрывчатку — процедура была весьма затратной.

ФОТО: АВТОРА

Сохранившиеся опоры пока стоят как своеобразные памятники строителю магистрали, привлекая внимание краеведов, историков строительства железнодорожного транспорта, ну и туристов.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 31

По горизонтали: Захолустье. Кепи. Бухта. Выброс. Котёл. Елисей. Ложе. Коко. Фагот. Степ. Белое. Ольга. След. Лангет. Онега. Ярус. Пар. Пята. Коллега. Лихо. Ван. Шлем. Пук. Ага. Оса. Парнас. Стенд. Сэр. Санитар. Скотч. Пава. Раб. Жак.

По вертикали: Напев. Пошиб. Футбол. Стих. Еда. Пылесос. Усик. Трек. Повар. Жёлоб. Реле. Лотерея. Соль. Йога. Телескоп. Подоплёка. Гог. Глупыш. Снятие. Троица. Нал. Ереван. Ананас. Гага. Латекс. Монстр. Управа. Сдача. Сип. Этаж. Рак.

ПАМЯТЬ

Мещерская магистраль

ТАТЬЯНА СВЕТИНА,
внеш. корр. «Сигнала»

«Узкоколейка в Мещерских лесах — самая неторопливая железная дорога в Союзе. Станции завалены смолистыми бревнами и пахнут свежей порубкой и дикими лесными цветами», — так о Рязанско–Владимирской узкоколейной железной дороге, ставшей символом Мещерского края, писал Константин Паустовский.

Когда–то Мещерская магистраль была одной из самых крупных УЖД общего пользования в России. Маленький поезд был единственной связью многих сел и деревень левобережья Оки с Рязанью и другими городами.

История дороги началась в 1893 году, когда после крупного низового пожара к востоку от Криуши было принято решение организовать заготовку древесины погибшего леса на дрова. Объем работ был настолько велик, что гужевой транспорт не мог справиться с ним в разумные сроки. Московское общество подъездных путей предложило проложить линию узкоколейки от берега Оки до района лесозаготовок. После получения высочайшего дозволения Ока–Пенкинская линия была проложена, а весь лес вывезен по ней всего за два года.

На волне железнодорожного бума конца XIX века (строительство Транссибирской магистрали) было решено соединить Владимир с Рязанью узкоколейной железной дорогой общего пользования, частично использовав временную лесовозную трассу Ока–Пенкинской линии.

Строительство началось в 1897 году, причем изначальный проект был переработан по просьбе купцов, и основная ветка прошла через город Спас–Клепики. Это удлинило ветку на 20 км и потребовало сооружения 200–метрового деревянного моста через пойму реки Пра, однако впоследствии затраты окупились увеличением грузо– и пассажиропотока. В районе Спас–Клепиков открылись ватные фабрики, снабжавшие своим сырьем почти всю Россию. В 1898 году ветка была достроена до Тумы, а в 1900 — до Владимира.

У Мещерской магистрали была одна особенность — часть железной дороги каждую весну затапливалась водами разлива реки Оки. При этом затопление не было стихийным бедствием — такой режим был предусмотрен при строительстве.

Период расцвета УЖД пришелся на первую половину XX века. Пожар Гражданской войны обошел ее стороной, и очень долгое время в Мещере оставалось все так же, как и в конце XIX века. Лишь индустриализация 1930–х внесла свои коррективы — изменился состав перевозимых грузов, магистраль обросла многочисленными боковыми ветками на лесозаготовки, самая крупная из которых проходила через Куршу–2. В Великую Отечественную войну немцы подошли на 60 км к Рязани, и по узкоколейке вглубь страны эвакуировалось оборудование заводов и фабрик.

До 70–х годов дорога стабильно работала, но в 1972 году были открыты автомобильный мост через Оку и трасса Рязань — Касимов. Основной поток пассажиров и грузов перешел на автотранспорт. Был закрыт перегон Рязань — пристань — Шумашь. Начался постепенный упадок. Количество работников станций сокращалось, падал грузо– и пассажиропоток.

В 1987 году дорога потеряла участок Солодча — Шумашь, в 1994 году — Ласково — Солодча.

Участки Ласково — Гуреевский ликвидировали в 1998–99 годах. Единственный оставшийся участок Тумская — Голованова Дача разобрали в середине 2011 года. Этому противились местные жители, так как поезд был единственным видом траспорта, соединяющим села с внешним миром.

Путешествующие по Мещере туристы иногда натыкаются на грунтовую дорогу, проложенную по насыпи на удивительно прямой просеке.

Знак слева напоминает о том, что когда–то здесь было начало опасного места железной дороги

СЕЗОН

Маленькая ложь не бывает безобидна

Когда машинист приходит на предрейсовый медосмотр, первое, что делает врач, измеряет давление. И если оно повышено, к рейсу не допускает. Поэтому локомотивщики, у которых артериальное давление периодически «подскакивает», нередко принимают перед осмотром препараты, его снижающие. О том, насколько эта «маленькая ложь» безобидна, рассказывает цеховой терапевт отделенческой больницы на станции Астрахань Галина РУЖЕНЦЕВА.

— Галина Владимировна, всегда ли повышенное артериальное давление свидетельствует о собственно гипертонической болезни?

— Артериальное давление может повышаться по разным причинам. В 90% это истинная гипертоническая болезнь. В остальных — так называемые «симптоматические гипертонии», когда причиной повышение АД служит стрессовая ситуация, или это симптом какого-либо заболевания, чаще всего — почек.

— Что приводит к развитию гипертонии, определены ли факторы риска?

— Избыточный вес и ожирение, курение и злоупотребление алкоголем, а также пристрастие к соленой пище, повышенный уровень холестерина в крови и малоподвижный образ жизни, сахарный диабет. И, конечно, стресс, повышенная нервно-психическая напряженность, которым подвержены практически все железнодорожники. Особенно — машинисты и помощники. Из-за постоянного напряжения, шума в кабине локомотива в сочетании с частыми стрессовыми ситуациями, недостаточной физической активности, работы по ночам у них чаще, чем у других людей, развивается артериальная гипертония.

— Вам приходилось на предрейсовых осмотрах слышать от машиниста, у которого давление повышено, что это его «рабочее давление» и что он на самом деле прекрасно себя чувствует?

— Бывало. Но нормальное давление для взрослого колеблется от 110/70 мм.рт.ст до 140/90 мм.рт.ст. Для каждого машиниста и помощника подбираются индивидуальные цифры артериального давления.

А рассуждения по поводу «рабочего давления» при 200\120 — глубокое заблуждение и громадный риск. Да, случается, что и при таком давлении человек субъективно чувствует себя нормально: мушки перед глазами не мелькают, не подташнивает, голова не болит, не кружится, нет учащенного сердцебиения. А лет в 45–50 выясняется, что на протяжении многих лет повышенное артериальное давление губило его сердце и сосуды. Поначалу никаких изменений вроде и нет. Но постепенно в сердце появляются признаки гипертрофии, начинаются патологические изменения в почках и на глазном дне (развивается склероз сосудов сетчатки), а потом — хроническая сердечная или почечная недостаточность, проблемы со зрением, инфаркт, инсульт.

Словом, молчаливый убийца, как называют гипертонию, исподтишка делает свое дело. Под влиянием повышенного давления развивается ишемическая болезнь сердца, атеросклероз, холестериновые бляшки забивают просветы сосудов. Тут недалеко до инфаркта или

инсульта. Вот почему так важны регулярные профилактические осмотры с измерением артериального давления. И предрейсовые медицинские осмотры — тоже.

— Обоснован ли страх машиниста или помощника потерять работу из-за повышенного давления?

— При гипертонии первой и второй степени никого от профессии не отстраняют, хотя, если давление выше нормального, временно не допускают в рейс. Многие железнодорожники на своем опыте убедились, что лечиться от этого заболевания необходимо. Если обратиться к врачу на начальной стадии заболевания, когда давление не превышает 130-140/90, врач просто будет наблюдать больного и даст рекомендации по питанию, образу жизни, режиму, не назначая лекарств.

Если в течение полугода давление держится в определенных пределах, не давая никаких скачков, медикаментозное лечение не потребуется. Но его не избежать, если давление то и дело поднимается выше 140/90. Тогда больному постепенно, с учетом его индивидуальных особенностей подбираются лекарства.

В дальнейшем он сам будет контролировать свое состояние и принимать таблетки в зависимости от самочувствия, если, конечно, гипертония протекает стабильно и давление не скачет вверх-вниз.

— И пить таблетки придется теперь уже всю жизнь?

— Вообще-то, если диагноз «гипертония» поставлен, то таблетки назначают на всю жизнь. Врач может менять методику, назначать одни препараты, заменять их другими, но гипертония, к сожалению, не то заболевание, когда прошел курс лекарственной терапии и вылечился. Суть лечения в том, чтобы купировать развитие болезни. Для этого необходимо поддерживать стабильное давление на возможно низких цифрах. Но врач должен контролировать ход лечения, учитывать динамику результатов анализов. И сам пациент должен регулярно проходить медосмотры, следовать рекомендациям цехового врача.

Например, известно, что уровень холестерина надо понижать. Но не бесконечно! Пониженное содержание холестерина в крови (меньше 3,2) — риск онкологического заболевания (правда, такого низкого холестерина у гипертоников обычно не бывает). Конечно, надо контролировать потребление соли (дневная доза уже содержится в одном кусочке черного хлеба), не курить (это вызывает спазм сосудов, который повышает давление), не злоупотреблять алкоголем (после возлияний наутро поднимается давление).

При избыточным весе надо стараться худеть. Даже пять сброшенных килограммов имеют значение: снижается уровень сахара и холестерина. Желательно заняться спортом: посещать тренажерный зал, бассейн, бегать по утрам. Конечно, надо бы запретить себе принимать неприятности близко к сердцу. Но это не всегда получается

В любом случае при достаточной дисциплинированности и заботе о собственном здоровье можно перевести заболевание в стадию компенсации, практически исключив риск сосудистой катастрофы.

РЕШЕНИЕ

Защита от гриппа

Сеть готовится к новому эпидемическому сезону.

Будет этой зимой эпидемия гриппа или нет, еще неизвестно, но железнодорожникам уже начали делать прививки от гриппа. Это мероприятие нужное, что подтверждают и статистические данные. В прошлом году зарегистрированный уровень заболеваемости привитых работников ОАО «РЖД» был в 4,5 раза меньше по сравнению с теми, кто от прививки отказался.

Сделать ее можно в медучреждениях РЖД и в любой поликлинике по месту жительства. Процедура бесплатная. Пройти ее нужно своевременно, чтобы сформировался устойчивый иммунитет. А для этого надо не менее 15 суток. Поэтому и начинается профилактическая кампания против гриппа уже в сентябре. Особенно важно сделать ее тем, кто много контактирует с людьми. В том числе — работникам транспорта, социальной сферы, обслуживания, общественного питания, торговли. Среди железнодорожников в первую очередь прививки делают тем, кто работает в местах массового скопления людей, а также на улице.

На Приволжской дороге уже начали прививать локомотивные и поездные бригады, сотрудников вокзалов, билетных кассиров, монтеров пути, осмотрщиков вагонов. Для профилактики гриппа среди железнодорожников применяют отечественную вакцину «Совигрипп», формирующую высокий специфический иммунитет. Это отечественная вакцина, получившая одобрение Всемирной организации здравоохранения. В 2015 году Минздрав России включил «Совигрипп» в Национальный календарь прививок.

«Это инактивированная вакцина, — рассказывает врач-инфекционист Ольга Рубина. — Она не содержит живых возбудителей. В ее состав входят компоненты поверхностной оболочки вирусов гриппа различных штаммов, которые дают стабильный, надежный и безопасный результат. Вакцина не нуждается в особом хранении, для ее перевозки не требуется определенного температурного режима, удобно хранить. А главное — она хорошо переносится организмом, не вызывая аллергических реакций».

Полосу подготовила Ирина Павлова, корр. «Сигнала»

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

Главный редактор: Н. ПАШКАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: В. БРОК
Ведущий дизайнер: С. 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 brokvv@rpzt.ru;
Интранет: http://10.248.11.133 volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.

ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «ПК «Экстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-5», а/м «Балтия», 23 км.

Газета печатается в Волгограде, 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 125883 экз.
Номер подписан: 18.09.2018 г. Заказ №