



# СИГНАЛ

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 33 (1105)  
22–28 СЕНТЯБРЯ  
2022 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ДОКУМЕНТ

## Подарок к юбилею



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Изменение порядка поощрения работников ОАО «РЖД» к юбилейным датам коснется представителей тех профессий, которым положена пенсия досрочно на льготных условиях

ОЛГА ПРЯМИЦЫНА,  
корр. «Сигнала»

**Поощрение к юбилею теперь полагается всем работникам ОАО «РЖД», отметившим 50-летие, и далее через каждые пять лет. Изменения внесены в приказ «О видах поощрений в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги».**

В предыдущей редакции приказа работников поощряли в связи с юбилейными датами: 50 и 60 лет — для мужчин и 50 и 55 лет — для женщин. В результате под его действие попадали не все работники компании. В частности, не имели такого права представители тех профессий, которым положена пенсия досрочно на льготных условиях.

Например, машинисты локомотивов Дирекции тяги при стаже поездной работы более 12,5 года имеют право выхода на пенсию в 55 лет. И подавляющая часть из них пользуется им, не дорабатывая до 60 лет.

«Учитывая, что работники локомотивных бригад

могут выйти на пенсию раньше представителей других профессий, на заседании профкома мы приняли решение из средств первички поощрять тех, кто увольняется на заслуженный отдых до достижения 60 лет, — рассказывает председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Октябрьск Нуйбышевской дирекции тяги Сергей Матросов. — Конечно, это не такая сумма, которую мог бы дать работодатель, но всегда 3 тыс. руб. мы выделяли. Это правильно: когда человек уходит с работы, которой отдал большую часть жизни, это стресс, чтобы он до этого ни говорил по этому поводу. Обязательно нужно поблагодарить его».

РОСПРОФЖЕЛ несколько лет настаивал на решении этого вопроса. Его неоднократно поднимали на региональных социально-экономических форумах по подведению итогов выполнения обязательств колдоговора, а также на V Слете машинистов в мае этого года.

Кроме того, по закону 2018 года пенсионный воз-

раст увеличен на пять лет. После завершения переходного периода для женщин он составит 60 лет (вместо 55), для мужчин — 65 (вместо 60). А это значит, прибавится еще пять лет трудовой жизни, которые в прежней редакции приказа поощрению не подлежали. Теперь формулировка изменена, и поощрять работников можно в связи с достижением ими возраста 50 лет и далее каждые пять лет на основании локального нормативного акта филиала или иного подразделения компании.

«Руководство структурного подразделения или дирекции должны будут принять локальный нормативный акт, в соответствии с которым будут издаваться приказы о поощрении работников», — поясняет руководитель Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК профсоюза Александр Лощагин.

Также внесены изменения, снимающие требования к стажу работы на железнодорожном транспорте при награждении Почетной

грамотой ОАО «РЖД» и Благодарностью генерального директора — председателя правления ОАО «РЖД». Ранее, чтобы получить их, надо было проработать на железной дороге не менее пяти лет.

Кроме того, теперь, чтобы работника представили к госнагrade «Заслуженный работник транспорта РФ», ему не нужно иметь знак «Почетный железнодорожник».

Еще одно изменение касается ответственности работников ОАО «РЖД». Они могут быть лишены полученных поощрений, если совершат поступок, не соответствующий принципам и правилам поведения работников, установленных Кодексом деловой этики ОАО «РЖД». А также при нарушении трудовых обязанностей, если оно повлекло за собой последствия в виде транспортного происшествия либо иного события, связанного с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, либо создало реальную угрозу наступления таких последствий.

КОЛДОГОВОР

## Приступили к переговорам

ИРИНА ПАВЛОВА,  
корр. «Сигнала»

**Официально стартовала процедура коллективных переговоров по заключению Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2023–2025 годы.**

Сторонами социального партнерства актуализированы составы комиссии и рабочей группы по коллективному договору ОАО «РЖД», проведены предварительные консультации по подготовке документа.

Утвержден постановлением профсоюзного комитета ППО ОАО «РЖД» от 30.08.2022 проект нового коллективного договора, подготовленный с учетом предложений, поступивших от организаций профсоюза, советов ветеранов и рядовых работников.

Председатель РОСПРОФЖЕЛ — председатель первичной профсоюзной организации ОАО «Российские железные дороги» Сергей Черногаев направил генеральному директору — председателю правления ОАО «РЖД» Олегу Белозёрову письмо с предложением начать коллективные переговоры по подготовке проекта и заключению нового Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2023–2025 годы.

Получено согласие Олега Белозёрова о начале коллективных переговоров. Стороны социального партнерства официально вступили в коллективные переговоры. Главный документ социального партнерства компании подпишут до 30 ноября.

ЦИФРА

На **14,6%**

дополнительно с 1 октября проиндексируют заработную плату работников ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Об этом договорились руководство и профсоюзная организация предприятия.

В этом году это уже третья индексация зарплаты работников ведомственной охраны. Ее суммарный размер 1 октября составит **23,8%**.

Напоминаем, что газету «Сигнал» можно прочитать на сервисном портале неработающего пенсионера ОАО «РЖД» по адресу: <https://portal.pochet.ru>. Номера газеты обновляются каждую неделю.

СЛЕТ

# Решения для тяги

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,  
корр. «Сигнала»

**В ОАО «РЖД» приступили к реализации решений V Слета машинистов.**

В число 16 пунктов распоряжения о решении, подписанного гендиректором компании Олегом Белозёровым, вошли и предложения профсоюза.

Как рассказал заместитель руководителя технической инспекции труда профсоюза по безопасности движения Николай Ефремин, в распоряжение о реализации решений пятого слета, в первую очередь, вошло предложение РОСПРОФЖЕЛ, касающееся разработки долгосрочной программы дооснащения домов отдыха локомотивных бригад установками климат-контроля, кондиционерами.

«На начало этого года, по данным председателей первичных профсоюзных организаций, дома отдыха нуждались в установке примерно 3 тыс. кондиционеров», — уточнил Николай Ефремин.

Профсоюз предлагал также рассмотреть вопрос увеличения минимального базового уровня премирования работников эксплуатационных локомотивных депо до 30%. В итоге было решено, что компания проработает возможность поэтапного увеличения базового размера текущего премирования до 30% не только в Дирекции тяги, но и в Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава.

Будет рассмотрена целесообразность установления для дирекций тяги и моторвагонного подвижного состава единого порядка и этапности материальной мотивации наставников, в зависимости от эффективности их деятель-

ДЕТАЛИ

**V Слет машинистов прошел в мае. Это уже ставший традиционным формат общения работников с руководством компании, направленный на поиск решений, реализация которых улучшит условия труда локомотивных бригад. В нем участвовали 326 машинистов и помощников Дирекции тяги, Дирекции скоростного сообщения и Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава, в том числе женщины-машинисты.**

ности. Это тоже инициатива профсоюза.

Включено предложение и о поощрении работников локомотивных бригад к юбилейной дате 55 лет (подробнее — на первой полосе газеты).

Уже реализовано предложение по включению в бонусный социальный пакет страхования машинистов и помощников от профессиональной непригодности. Его внесли в перечень значимых достижений бонусного пакета, с помощью которого работники накапливают баллы для обмена их на различные корпоративные предложения. Теперь работники локомотивных бригад, застрахованные от потери профпригодности, могут ежегодно пополнять свой бонусный пакет на 100 баллов. Для этого необходимо предоставить справку от страховщика или партнера страховой программы — ООО «Дорпрофзащита» об уплаченных страховых взносах.

Кроме того, причастным подразделениям компаний предлагается рассмотреть возможность включения страхования локомотивных бригад от профнепригодности и в компенсируемый социальный пакет работников ОАО «РЖД».

В распоряжении нашла отражение и проблема локомотивного комплекса, так называемый переотдых, то есть сверхнормативное нахождение машинистов и помощников в домах и комнатах отдыха. Как

отмечают в Департаменте социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК профсоюза, в настоящее время он превышает 4 млн часов в год, и нет тенденции к его снижению.

РОСПРОФЖЕЛ настаивает на компенсации «переотдыха» денежными выплатами. Пока по итогам слета, предлагается установить оперативное управление тяговыми ресурсами, предусмотрев очередность вызова на явку локомотивных бригад после отдыха в пункте оборота.

«С помощью этого инструмента, который можно назвать «светофором», диспетчеры будут видеть, какие бригады уже давно находятся в пункте оборота, а какие только что приехали, и будут отправлять в рейс тех, у кого вышло допустимое время отдыха», — поясняет заведующий отделом экономического анализа, заработной платы и нормирования труда Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК профсоюза Людмила Зелинская.

Также в документе есть пункты, касающиеся медицинского и психофизиологического обеспечения деятельности локомотивных бригад. Они предполагают внедрение современных цифровых технологий, в том числе дистанционное прохождение предрейсового медицинского осмотра, мониторинга состояния здоровья, получения медицинских справок.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

## Смягчили требования



**Ольга ГРЕБЕНЩИКОВА**, председатель ППО Западно-Сибирского филиала АО «Федеральная пассажирская компания»:

— 18 июля вступило в силу Положение о выплате работникам АО «Федеральная пассажирская компания» единовременного вознаграждения за преданность компании (распоряжение АО «ФПК» № 652р. — Ред.).

При его изучении выяснилось, что, согласно пункту 2.5, работники поездных бригад, допустившие в оценочном периоде повреждение или утерю предметов съемного мягкого имущества и (или) съемного жесткого инвентаря пассажирских вагонов, право на получение вознаграждения за преданность компании не имеют. Во всех без исключения локальных нормативных актах компании указанные повреждения классифицируются как причинение материального ущерба ФПК.

Такая позиция крайне неблагоприятно повлияла бы на социальную обстановку в трудо-

вых коллективах всех резервов проводников, привела бы к росту текучести кадров, а у оставшихся сотрудников произошла бы отрицательная мотивация к качественному труду. Первичная профсоюзная организация Западно-Сибирского филиала не могла допустить ущемление прав работников поездных бригад, и совместно с администрацией, при поддержке членов профсоюза — проводников вагонов, информацию о несправедливом отношении к поездным бригадам донесла до генерального директора АО «ФПК» Владимира Пястолова.

ППО Западно-Сибирского филиала совместно с администрацией, при поддержке членов профсоюза, донесла информацию о несправедливом отношении к поездным бригадам до генерального директора АО «ФПК» Владимира Пястолова.

8 сентября в Положение о выплате работникам ФПК единовременного вознаграждения за преданность компании были внесены изменения. Справедливость восторжествовала.

ВETERАНЫ

## Имена для стипендии

**ИРИНА ТОКАРЕВА**, Дорпрофжел на СвЖД ЕКАТЕРИНБУРГ

**По инициативе ветеранов Свердловской железной дороги лучшие студенты профильных учебных заведений Екатеринбурга и Перми будут получать стипендии, носящие имена фронтовиков — начальников Свердловской магистрали.**

Акцию ветераны магистрали инициировали в рамках подготовки к 75-й годовщине Великой Победы, чтобы увековечить память железнодорожников.

Как рассказал председатель Межрегиональной общественной организации ветеранов (пенсионеров) войны и труда СвЖД Леонид Соколов, фронтовик Виталий Федорович Соснин, возглавлявший магистраль с 1972 по 1977 год, воевал под Сталинградом. После ранения его отозвали с фронта в Тюмень. Работал машинистом в составе колонн паровозов особого резерва, водил воинские эшелоны на самых опасных направлениях. В 1944 году получил второе ранение.

А Николай Алексеевич Гундобин руководил СвЖД с августа 1942 года по январь

1943-го. Он внес значительный вклад в развитие отрасли на Урале. Здесь под его руководством получило развитие скоростное вождение тяжеловесных составов, была расширена пропускная способность линий.

«Приход на дорогу Скворцова Виктора Михайловича в 1977 году совпал с расширением границ СвЖД — открытием Сургутского отделения и электрификацией дороги», — уточнил Леонид Соколов.

Именные стипендии в этом году назначены пяти студентам: учащимся Уральского государственного университета путей сообщения Анастасии Аптиной, Марии Лаптевой, Люции Януковой и Пермского института железнодорожного транспорта — Елизавете Гомзяковой и Валерии Марьяненко.

В следующем учебном году стипендией увековечат и имя Егорова Вячеслава Петровича.

«Вячеслав Петрович возглавлял магистраль с 1956 по 1972 год и за это время он четырежды становился Навалером ордена Ленина, — рассказал председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гарашенко. — Под его руководством дорога в феврале 1971 года была награждена орденом Ленина».



ФОТО: ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

**Слеты машинистов ОАО «РЖД» — площадка для решения проблем локомотивного комплекса**

## МЕТРОПОЛИТЕН



ФОТО ИЗ АРХИВА МП «НИЖЕГОРОДСКОЕ МЕТРО»

# Земные проблемы «подземного» профсоюза

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,

Дорпрофжел на ГЖД  
НИЖНИЙ НОВГОРОД

**Три основных проблемы обозначили участники встречи Совета председателей организаций профсоюза метрополитенов при ЦК РОСПРОФЖЕЛ. Это неукomплектованность штата, слабое развитие социальной сферы и низкий процент профчленства.**

Встреча состоялась 14 сентября в Нижнем Новгороде. Ее участниками стали представители профсоюзных организаций шести метрополитенов страны, от ЦК профсоюза — старший эксперт департамента организационной и кадровой работы Дмитрий Мартынов, эксперт департамента социального партнерства, труда и заработной платы Наталья Рудова. Заседание Совета прошло под председательством его лидера, председателя Дорпрофжел Московского метрополитена Владислава Еланского.

## ЕСТЬ НЕКОМПЛЕКТ

Неукomплектованность штата во многих метрополитенах вызвана невысоким уровнем предлагаемой потенциальным работникам заработной платы. В отдельных регионах этот уровень не дотягивает до среднего по городу.

Напомним, что метрополитены изначально входили в состав Министерства путей сообщения СССР, однако в 1991 году они были переданы в муниципальную собственность. Муниципальное финансирование стабильное, но не всегда, к сожалению, отвечает реалиям рынка труда. При этом средства на текущее обслуживание и ремонты выделяются в необходимых объемах.

В такой ситуации первичные профсоюзные организации активно помогают кадровым службам в решении проблемы. В первую очередь тем, что распространяют среди членов профсоюза информацию о наборе новых работников.

## СВОЯ БАЗА

Большим подспорьем в социальной работе профсоюза является

наличие собственных баз отдыха. Есть они, к примеру, у Московского, Петербургского и Самарского метрополитенов. А как выходят из положения такие предприятия, где такой базы нет, к примеру, Нижегородский метрополитен?

«Во-первых, на нашем предприятии создан фонд специального назначения, — говорит Андрей Смирнов, председатель ППО МП «Нижегородский метрополитен». — Во-вторых, в этом вопросе нам оказывает существенную помощь Дорпрофжел на ГЖД, помогая покупать путевки в различные здравницы, базы отдыха и пионерские лагеря. Берем через них тур выходного дня в очень хороший местный санаторий «Железнодорожник». И путевка работнику достается совершенно бесплатно. Таким образом, ежегодно поощряем наиболее активных профактивистов. Чем не дополнительная мотивация?»

В-третьих, совместная работа первички с фондом социального страхования позволяет отдельным категориям членов профсоюза существенно экономить на приобретении путевок. К примеру, ФСС выделяет средства на приобретение санаторно-курортных путевок «вредникам» и работникам предпенсионного возраста.

«И, наконец, в-четвертых, наша первичная профсоюзная организация дает материальную помощь всем купившим путевки на отдых. Сумма небольшая, всего 4 тыс. руб., но никто от такого «бонуса» не откажется», — уточняет Андрей Смирнов.

## ВСЕ ПО ДОГОВОРУ

В некоторых метрополитенах процент профсоюзного членства хотя и не снижается, но остается на невысоком уровне. Здесь основная задача председателей ППО — грамотно выстроить разъяснительную работу. Основной тезис — «да, коллективный договор, дающий право на многие выплаты и бонусы, касается всех без исключения работников. Но заслуга в появлении этих пунктов именно профсоюза. Не будет его — не будет и этих пунктов».

Этот тезис наиболее активно используется в тех метрополитенах, где процент профчленства остается стабильно невысоким. Если он будет меньше 50%, первичная профсоюзная организация не сможет представлять интересы трудового коллектива перед работодателем.

Председатели с помощью цифр аргументируют свою позицию. К примеру, по трудовому кодексу доплаты за ночные смены положены работнику в размере не менее 20% от оклада, а в отдельных метрополитенах эта цифра, благодаря инициативе профсоюза, может быть и 40%.

Доплату за вредные условия труда трудовой кодекс гарантирует в размере не менее 4%, на практике в коллективных договорах некоторых метрополитенов стоит цифра 24%. И таких примеров немало.

## ПРИМЕНИТЬ ЧУЖОЙ ОПЫТ

Встречи членов совета председателей организаций профсоюза метрополитенов важны. В первую очередь для обмена опытом. Так, представители Нижегородского метрополитена взяли на вооружение самарский опыт организации спортивных сплавов на катамаранах и семейный формат соревнований по типу «веселых стартов».

В свою очередь, первичка Самарского метрополитена воодушевилась идеей нижегородских коллег о внесении в коллективный договор оплаты за работу в ночную смену до 40% оклада и доплаты выпускникам очных отделений профильных учебных заведений, впервые устраивающихся на работу. По представлению руководителей служб предприятия и при согласовании председателя профсоюзной организации в первые три года работы эта доплата составляет в Нижнем Новгороде от 15 до 30% к окладу каждого молодого работника.

Следующая встреча членов совета состоится в следующем году в Санкт-Петербурге. Она пройдет также в сентябре, в дни проведения спартакиады работников российских метрополитенов.

## УСЛОВИЯ ТРУДА

## Отдых в арт-объекте

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,

Дорпрофжел на КбшГЖД  
САМАРА

**Бесплатный производственный хостел появился в пассажирском вагонном депо Самара АО «Федеральная пассажирская компания». Его обустроили в двухэтажном здании, выведенном из промышленной эксплуатации.**

Это бытовое помещение предназначено для комфортного размещения проводников, приезжающих к рейсу издалека, а также для действующих и будущих работников, прибывших в куйбышевский филиал компании на обучение или для повышения квалификации.

Реконструкция здания общей площадью 573,5 кв. м стартовала в прошлом году. На ее обеспечение выделили почти 6 млн руб.

Жилые комнаты общей площадью в 25 спальных мест разместились на втором этаже. Здесь же обустроили санузел, душевые, гардеробную, камеру хранения, гладильную. Нашлось место стираль-

ным машинам и приспособлениям для просушивания постиранной одежды.

Большая часть первого этажа была выделена под просторную гостиную для отдыха и приема пищи. Обеденную зону укомплектовали кухонным гарнитуром, бытовой техникой и необходимой мебелью. Рядом обустроили зоны отдыха и спортивного досуга.

Изменился и облик фасада. Здание перестало выглядеть серо и буднично, превратившись в симпатичный арт-объект с яркими муралами на производственную тему, причем художественной «натурой» для дизайнеров выступали работники депо.

«Работа проделана в рамках реализации гарантий коллективного договора в сфере охраны труда. Прогресс в обеспечении производственного быта notable, если учесть, что до последнего времени наших обучаемых и проводников, прибывших на рейс, приходилось размещать в обыкновенных пассажирских вагонах», — поделился председателем профсоюзной организации Куйбышевского филиала АО «ФПК» Владимир Коркин.



ФОТО АВТОРА

*Творческой натурой для художников выступили работники депо*

## ЗАРПЛАТА

## Увеличили доплату

ИРИНА ТОКАРЕВА,

Дорпрофжел на СвЖД  
ЕКАТЕРИНБУРГ

**Свердловская дирекция управления движением повысила размер льготы сотрудникам Екатеринбургского центра организации работы железнодорожных станций, работающим в сельской местности.**

В качестве одной из льгот женщинам, трудящимся в сельской местности, в Трудовом кодексе РФ закреплена повышенный размер оплаты труда если их рабочий день разделен на две части с обеденным перерывом более двух часов.

В Екатеринбургском центре организации работы железнодорожных станций (ДЦС) для таких работниц была установлена доплата в размере 10%.

Однако по постановлению Верховного Совета РСФСР размер льготы должен быть равен 30%. Это несоответствие и обна-

ружила во время проверки правовой инспектор Екатеринбургского филиала Дорпрофжел на СвЖД Ольга Ланец, которая обратилась к администрации предприятия. Итогом переговоров стала выплата 37 работницам доплат до законодательно установленного размера 30%, сумма составила более 1 млн руб.

«Работодатель не только произвел перерасчет за прошлый период, но еще и установил доплату в должном объеме на будущее», — отметила Ольга Ланец.

Этот случай послужил поводом к внутренней проверке, которую провела Свердловская дирекция управления движением в каждом ДЦС.

«Дирекция обнаружила еще один ДЦС, где работают по такому же графику — Нижнетагильский. Но там оплата производилась как положено, — уточнила правовой инспектор труда Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СвЖД Татьяна Сухарева. — В этом я убедилась на контрольной проверке».

**СТОП COVID-19****О ВАКЦИНАЦИИ В ВОПРОСАХ И ОТВЕТАХ**

**1. Какая вакцина против COVID-19 лучше всего подходит для меня?**

Все вакцины, зарегистрированные в России, эффективны и безопасны.

**2. Нужно ли мне прививаться, если я уже болел коронавирусом?**

Да, вам следует сделать прививку, даже если у вас ранее был COVID-19.

**3. Вакцины от COVID-19 могут встраиваться в ДНК?**

Нет, ни одна из вакцин против COVID-19 никак не влияет на вашу ДНК и не взаимодействует с ней.

**4. Могут ли вакцины против COVID-19 негативно повлиять на способность иметь детей?**

Нет никаких доказательств того, что какая-либо вакцина, включая вакцину против коронавируса, может повлиять на фертильность у женщин или мужчин.

**5. Вирус мутирует. Будут ли вакцины работать против новых вариантов?**

Пока значимых изменений патогенов, способных влиять на течение болезни или эпидемический процесс, не выявлено. Важно сделать прививку и продолжить меры по сокращению распространения вируса.

**6. Может ли вакцина против COVID-19 вызвать положительный результат теста на заболевание, например, ПЦР-теста или антигенного теста?**

Нет, вакцина против COVID-19 не может дать положительный результат ПЦР-теста или лабораторного теста на антиген.



**7. Могу ли я заболеть после прививки?**

После прививки от коронавируса (не из-за нее, а при последующем заражении вирусом) можно заболеть, такие случаи описаны. При появлении симптомов, в том числе ОРВИ, у привитого человека, нужно немедленно обратиться к врачу и сделать ПЦР-тест.



Подробнее на [www.rosпотребнадзор.ru](http://www.rosпотребнадзор.ru)



**РОСПОТРЕБНАДЗОР**

ЕДИНЫЙ КОНСУЛЬТАЦИОННЫЙ ЦЕНТР  
РОСПОТРЕБНАДЗОРА 8-800-555-49-43

## ПОМОЩЬ

# В свободное от работы время

**Волонтеры-железнодорожники продолжают свой ежедневный, не всегда заметный, но важный труд. «Сигнал» узнал, чем наполнены будни добровольцев вне больших и массовых проектов.**

Волонтеры Свердловской магистрали по инициативе Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СвЖД провели субботник на разъезде Чистые ключи. В мероприятии приняли участие активисты филиала, представители совета молодежи Нижнетагильского региона СвЖД, работники предприятий Нижнетагильского центра организации работ железнодорожных станций и Нижнетагильской дистанции гражданских сооружений. Они вырубали кустарники, убрали и вывезли мусор, привели в эстетическое состояние прилегающую территорию.

«Силами НГЧ-4 реконструируется здание поста ЭЦ с расширением за счет строительства пристройки, — уточнил руководитель Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СвЖД Алексей Горохов. — Благодарим всех участников за помощь в наведении чистоты и порядка».

Чистоту наводили и волонтеры Смоленского железнодорожного узла Московской магистрали, принявшие участие в уборке берегов озера Ключевое в рамках Всероссийской экологической акции «Вода России». Озеро располагается в лесопарке «Красный Бор», который относится к особо охраняемой природной территории и является популярным местом отдыха жителей Смоленска. Волонтеры очистили прибрежную территорию протяженностью 1,6 км и собрали более 50 мешков мусора.

Природоохранная акции «Вода России» — одна из крупнейших экологических инициатив, субботники по очистке водных объектов от мусора проходят по всей стра-

не — от Калининграда до Владивостока.

«Ребятам важно, какая экология ждет нас и наших детей, поэтому мы все здесь», — говорит председатель молодежного совета Смоленского региона Анна Михайлова.

Тем временем их коллеги помогали ветерану-железнодорожнику, узнику концентрационных лагерей Лидии Ставцевой. Она попросила перекрасить дом. Волонтеры ППО линейных станций Орловско-Курского региона привели фасад дома в порядок.

«Помогаем этому ветерану не первый раз, так как взяли над ней шефство», — говорит волонтер, дежурный по парку станции Орел Даниил Демин.

А добровольцы первичной профсоюзной организации Сасовской дистанции пути организовали встречу с учениками младших классов средней школы № 1 города Сасово Рязанской области. «Мы объяснили школьникам правила безопасности на железной дороге, — рассказал участник волонтерской акции главный инженер дистанции Александр Бозов. — Дети не всегда способны правильно оценить ситуацию и распознать опасность, поэтому мы рассказали, как правильно себя вести на объектах инфраструктуры, почему нельзя заходить за ограничительные линии пассажирских платформ, переходить железную дорогу в капюшоне и слушать музыку в наушниках, когда они находятся вблизи железной дороги».

Волонтеры Южно-Уральской дороги решили необычно отметить приближающийся день рождения ОАО «РЖД». По инициативе руководства магистрали на всех регионах дороги пройдет добровольческая акция «19 тысяч деревьев к 19-летию компании».

Ее участниками станут железнодорожники, студенты профильных вузов, «серебряные» волонтеры дороги и профсоюзный актив. Пер-

вые 19 тыс. саженцев сосны уже появились на Чаусовском участке Курганского лесничества на месте уничтоженных пожаром деревьев. Около 100 волонтеров засадили территорию общей площадью 5 Га, а это сопоставимо с площадью семи футбольных полей.

«Несмотря на большой объем работы, мы с удовольствием приняли участие в этой акции», — отметила председатель студенческой ППО Курганского института железнодорожного транспорта Екатерина Васильева.

А Молодежный совет первички управления Восточно-Сибирской дороги посетил своих друзей из Центра помощи детям, оставшимся без попечения родителей, в городе Усолье-Сибирское.

Вместе с музыкальной группой «Апрель» детей поздравили с началом учебного года. Для ребят организовали мастер-класс по игре на барабанах, электро- и бас-гитаре, а также рассказали историю появления инструментов.

«Мы с советом устраиваем такие поездки около четырех раз в год. Проводим новогодние праздники, играем в интеллектуальные игры, вывозим детей на экскурсии. Однажды с нами поехала Наталья Наумова — культорганизатор с Детской железной дороги и руководитель группы «Апрель». Наташа исполнила несколько песен, и мы увидели интерес воспитанников к творчеству. Решили, что здорово было бы в следующий раз приехать с мастер-классом по игре на настоящих инструментах», — рассказывает ведущий экономист службы экономики и финансов ВСЖД Анастасия Шельменкова.

На Октябрьской железной дороге уже почти два месяца работает «Добростудия» — волонтерский центр магистрали, расположенный на Московском вокзале Санкт-Петербурга и предназначенный специально для добровольческого движения.

В «Добростудии» расположен склад для гуманитарной помощи — до открытия волонтерам приходилось хранить ее в рабочих кабинетах или искать другие варианты. Также здесь есть зал для конференций и переговоров и коворкинг. Техническое оснащение студии позволяет связываться с коллегами в режиме онлайн.

Санкт-Петербургский региональный отдел Дорпрофжел на ОЖД отдал волонтерам рисунки, созданные в рамках акции «Дети рисуют солдату». 30 рисунков «Добростудия» отдаст в зону специальной военной операции для поддержки бойцов. А всего, кстати, с января по начало сентября



ФОТО ИЗ АРХИВА ДОРПРОФЖЕЛ НА ЮУЖД

**По инициативе руководства ЮУЖД на всех регионах дороги пройдет добровольческая акция «19 тысяч деревьев к 19-летию компании»**

## Глоток воздуха

**МАРИЯ БОКОВА,**  
Дорпрофжел на ЗСЖД  
НОВОСИБИРСК

**Начало волонтерской деятельности Елены Отморских, специалиста ППО эксплуатационного вагонного депо Белово Западно-Сибирской дороги, совпало с девизом 2022 года РОСПРОФЖЕЛ «Год укрепления единства профсоюза и поддержки волонтерской деятельности».**

«Ранее я крайне редко принимала участие в волонтерских акциях, — комментирует Елена. — А сейчас волонтерство для меня, как глоток воздуха и уникальная возможность реализовать себя. Каждый раз при общении с людьми прорабатываешь навыки коммуникации и получаешь колоссальный опыт».

В начале 2022 года Елену пригласили стать куратором Беловского узла Волонтерского

отряда Кузбасского территориального управления, от чего она не могла отказаться. Работая в первичке, она точно так же вкладывает душу в работу. У Елены открытое и доброе сердце, так отзываются о ней коллеги и команда волонтерского отряда. В любое мероприятие она погружается с головой.

Елену поддерживают супруг Николай и сын Михаил. Также огромной поддержкой является ее команда, которая всегда готова помочь. Председатели ППО Беловского узла активно участвуют во всех волонтерских мероприятиях и оказывают поддержку со своей стороны.

«Когда видишь результат проделанной работы, пусть незначительный, совсем крохотный, понимаешь, что все не зря. После этого посещают чувства удовольствия, радости и глубокого удовлетворения, что вдохновляет творить дальше!» — говорит Елена Отморских.

волонтеры ОЖД провели более двух сотен мероприятий: акции по повышению культуры безопасности, помогали детям, оставшимся без поддержки родителей, старикам, приютам для бездомных животных.

Кстати, Дорпрофжел на ОЖД в сентябре в качестве поощрения добровольцев за их вклад в развитие корпоративного волонтерства организовал для них экскурсионную поездку в Калининград. Все в соответствии с современными тенденциями: председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев, встретившийся в «Добростудии» с волонтера-

ми, напомнил им, что в новом отраслевом соглашении по организациям железнодорожного транспорта заложены новые пункты по поддержке волонтерского движения.

«Сейчас идет разработка нового коллективного договора компании, в котором будут заложены возможности поддержки волонтерского движения», — подчеркнул он.

**Олег ГЕЛЬВИГ,**  
**Павел МИРОШНИКОВ,**  
**Ирина КЕЛЛЕРМАН,**  
**Ирина ТОКАРЕВА,**  
**Павел ГРЕКОВ,**  
**Дорпрофжел на ОЖД, МЖД,**  
**ЮУЖД, СвЖД, ВСЖД**



ФОТО ВИКТОРА МАЧНИНОВА

**Добровольцы ППО Сасовской дистанции пути объяснили ученикам младших классов правила безопасности на железной дороге**

## ХОББИ

# На Аврору надежда



ФОТО ИЗ АРХИВА МАРИИ РЕШЕТНИКОВОЙ

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,  
корр. «Сигнала»

**Если бы не сомнение в своих талантах, создавала бы сейчас Мария Решетникова удобные, стильные и оригинальные интерьеры. Девушка же поступила в РГУПС и стала железнодорожником. Сегодня Мария Решетникова трудится в Ростовской ПЧ ИССО, а рисование осталось ее любимым хобби.**

Способность выразить свои чувства через краски позитивно влияет на психику, делает нас заинтересованными и увлеченными людьми. Поэтому когда маленькая Машенька, которой только предстояло пойти в 1-й класс, попросила маму записать ее в художе-

ственную школу, мама тут же согласилась.

«Мы в то время жили в городе Прохладном в Кабардино-Балкарии, — вспоминает Мария Решетникова. — Возле нашего дома находилась художественная школа, и я накануне 1 сентября прочла объявление, что идет набор детей на новый учебный год. Так что в художку я попала благодаря тому, что читать научилась до того, как пошла учиться. Программа в художественной школе не такая как в общеобразовательной, закончив 8-й класс, я одновременно с отличием получила и художественное образование».

Когда Мария задумывалась о будущей профессии, была уверена, что будет связана с творчеством. Больше всего де-

вушка склонялась к профессии «дизайнер интерьера». Почему нет? Дизайнеры интерьера превращают помещения в красивое, удобное и функциональное пространство. Это творческие люди, которые находят неповторимые, индивидуальные и комфортные решения для офисов, коммерческих помещений, квартир и загородных домов.

Но в 11-й классе ее «перемкнуло», если так можно сказать. Девушка почему-то стала думать, что она недостаточно хорошо рисует и может не пройти в вуз. Стала думать, куда бы еще могла поступить, кем работать. В тот момент ее двоюродная сестра училась в РГУПСе, и Мария решила поступить в этот же вуз. Изучая специальности, остановилась на «мостах и транспортных тоннелях».

Сегодня инженер Решетникова живет в Батайске Ростовской области и работает техником производственного участка ПЧ ИССО. «Так что я работаю по специальности, дистанция как раз занимается искусственными сооружениями. По сути я помощник всех своих мастеров, потому что они больше находятся «в поле», а я в кабинете. Помогаю систематизировать информацию и внести ее в компьютер».

Творчество Мария не бросила: да, в вуз не поступила, но рисовать не перестала. «Своего стиля у меня пока нет, может возраст не подошел или мало рисую. А направление я для себя определила: мне больше нравится писать маслом. Хотя, конечно, я и акварель пробовала, и вышивала — би-

сером, крестиком и гладью. А еще племянница просила меня переделать лица куклам, а я заодно им и платья новыешила», — рассказывает Мария.

Рисует Мария Решетникова все, что ей нравится, не тяготеет только к пейзажам, натюрмортам или жанровой живописи. Когда люди узнают о ее творчестве, первым делом спрашивают, пишет ли девушка портреты. «Мне больше нравится писать море, космос. Для портретов, я считаю, нужен прежде всего опыт — для того, чтобы выходило очень похоже. А у меня не получается рисовать часто: работа, семья, для хобби остается совсем мало времени. Для наработки опыта я нахожу фото людей в интернете и рисую их карандашом. Чтобы никто не обиделся, если лицо выйдет не очень похожим», — говорит Мария.

Однажды она отправила картину на творческий конкурс среди железнодорожников, но в призеры не попала. На городские конкурсы работы свои не отправляла в связи с их... недостатком. Все свои работы Мария попросту дарит, дома их остается крайне мало. Не отбирать же у людей подарки.

В самый разгар пандемии профком предложил Марии стать участницей конкурса «Леди железной дороги», впервые проходившего на СКЖД в формате онлайн. И тут девушке пригодилось умение рисовать, потому что в анкете требовалось указать хобби, и она написала «живопись». Конкурс смотрели 4,5 тыс. железнодорожников магистрали, 3,8 тыс. из

них голосовали. А возглавляли жюри начальник дороги Сергей Задорин и председатель Дорпрофжел Михаил Пружина. Для Марии Решетниковой конкурс завершился удачно, она заняла 3-е место.

«Это был интересный опыт. Финальный показ должен был быть в свадебном платье, мы с девочками поехали в парк. Мы все такие красивые гуляли по парку, а нас снимал фотограф от профсоюза. Был и музыкальный конкурс, на котором надо было представить танец и песню. Песню записывали в студии звукозаписи, а потом каждую девушку отсняли на сцене для клипа. Мне даже маленьких деточек на подтанцовку дали. В этот момент в формате слайд-шоу на заднем фоне демонстрировались фотографии моих работ».

У Марии есть дочь Аврора, ей 5,5 лет. И вот что интересно: возле их дома есть художественная школа, и девочка просила маму отвести ее туда. История повторяется!

«Мы туда сходили. Но нам сказали, что еще рановато: пока лучше заниматься в обычных детских кружках, а в художественную школу прийти в 10 лет».

Неизвестно, насколько одаренной окажется маленькая Аврора, но ее мама твердо знает, что рисование укрепляет память, помогает по-другому взглянуть на привычные вещи, дает возможность выразить себя, свои чувства с помощью красок. Как знать, может дочка воплотит в жизнь мамины мечты о творческой работе.

## ПОЩЕРНИЕ

# Награда за труд

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,  
корр. «Сигнала»

**Работники пожарного поезда станции Брянск-2 ФГП ВО ЖДТ России получили ведомственные награды за участие в тушении пожара на нефтебазе в апреле в Брянске. Четверо суток совместно с сотрудниками территориальных подразделений пожарной охраны МЧС России по Брянской области боевые расчеты пожарного поезда боролись с огненной стихией.**

Горели два резервуара емкостью по 5 тыс. тонн каждый. По словам работников пожарного поезда, чтобы потушить такое возгорание, требуется беспрецедентная работа с подачей имеющихся средств пожаротушения. Вот тут бесценными оказываются тактико-технические характеристики пожарного по-

езда. Для сравнения: емкость пожарной автоцистерны — от 2 до 5 тонн воды, в зависимости от модели, а железнодорожной цистерны-водохранилища 61–73 тонны. В состав пожарного поезда входят две цистерны, на летний пожароопасный период устанавливается и третья цистерна. Пожарные поезда оснащаются двумя стационарными пожарными установками, предназначенными для подачи огнетушащих веществ на тушение пожара, водяными пожарными ручными стволами стационарными и переносными лафетными стволами, аварийно-спасательным инструментом и многим другим пожарным оборудованием, необходимым для тушения пожаров и ликвидации ЧС.

«Автоцистерна выливает воду за несколько минут и должна ехать на заправку, — объясняет начальник поезда Алексей Лозин. — Пока она заправ-

ляется, все разгорается снова. Что касается работы пожарных поездов, то их возможности значительно увеличиваются по временным параметрам и составляют порядка двух часов, что дает возможность эффективного тушения особенно в районах с отсутствием водисточников».

При этом железнодорожникам, естественно, тоже приходилось заправлять опустевшие цистерны. Израсходовали восемь цистерн и пять тонн пенообразователя общего назначения.

По словам Алексея Лозина, за все время работы с таким пожаром ему пришлось столкнуться впервые. Боевому расчету пожарного поезда чаще всего приходится иметь дело с лесными низовыми пожарами, при которых выгорает лесная подстилка. А горящее дизтопливо не сравнится ни с каким верховым пожаром, то есть горящими снизу доверху деревьями.



ФОТО ИЗ АРХИВА ФГП ВО ЖДТ

**Личный состав пожарного поезда получил заслуженные награды за тушение сложного пожара**

«Полыхало очень сильно, кроме того, была угроза взрыва, — рассказывает заместитель начальника поезда Сергей Черный. — Провели пениую атаку, так как нефтепродукты тушатся только пеной, потом подавали воду на охлаждение резервуаров».

Так пожарным ФГП ВО ЖДТ России довелось на практике применить навыки

тушения пожара такой сложности, полученные в теоретических классах и на полигонах железных дорог. Дежурные караулы сменяли один на другой, не отрываясь от тушения пожара. Пригодились и сухпайки, которые находились в каждом пожарном поезде на случай затяжных пожаров и ликвидаций чрезвычайных ситуаций.

СПОРТ

# Лед и пламень

**ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,**  
Дорпрофжел на КбшЖД  
САМАРА

**Дорожная территориальная организация профсоюза на Куйбышевской железной дороге разыграла первый переходящий кубок по хоккею с шайбой.**

В главных встречах сошлись команды «Красная стрела» и «Абдулино» (Самарский реги-

он), «Стальные крылья» (Башкирский) и «Сура» (Пензенский).

Чемпионский титул завоевала сборная «Стальные крылья». Пролетев мощным истребителем через весь турнир, не зная поражений, уфимцы встретились в финале с командой «Сура» и переиграли ее со счетом 5:2. У победителей 29 заброшенных шайб и шесть пропущенных.

В схватке за бронзу «Крас-

ная стрела» одержала верх над сборной Абдулинского железнодорожного узла (6:4).

Лучшим бомбардиром турнира назван 44-летний Алексей Копнин («Стальные крылья»). На его счету пять голов и пять результативных передач. Лучший нападающий турнира — Алексей Ивашечкин («Сура»), лучший защитник — Денис Николаев («Абдулино»), лучший вратарь — Юрий Беляев («Красная стрела»).

ИСТОРИЯ

# Метростроевцы в горах

**ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,**  
корр. «Сигнала»

**Мало кто знает, но высокогорный перевал Саланг в Афганистане строили советские метростроевцы. В 1960–1970-е годы он был широко известен как выдающееся достижение советских строителей и символ советско-афганской дружбы.**

Во второй половине прошлого века масштабы экономической и технической помощи от СССР Афганистану потребовали надежного сообщения между двумя государствами.

Наиболее амбициозной задачей стало налаживание автомобильного сообщения через хребты Гиндукуша с его высокогорным перевалом Саланг. В популярном советском автомобильном издании «За рулем» значение тоннеля объяснялось так: «Итак, что же такое — Саланг? В стране, где нет железных дорог, где автомобиль да верблюд привозят людям все: от швейной иглы до современных станков, где столица связана с нашей страной единственной автотрассой Кабул — Термез, в такой стране значение этой дороги не просто велико, она для республики — дорога жизни».

Перед тем как пригласить советских инженеров, афганцы обращались к специалистам из США, Италии, Германии и других стран. Но они отказались, считая проект невыполнимым. Тогда король Захир-Шах обратился за помощью в СССР.

В 1960 году в Афганистан была направлена группа специалистов московского Метростроя под руководством опытного горняка-тоннельщика Валентина Федорова. Им предстояло буквально пробить несколько километров каменной толщи.

Было принято решение проходить тоннель с двух сторон. Вход со стороны Кабула получил наименование Южный портал, а со стороны СССР — Северный.

Работы велись одновременно с двух сторон буровзрывным способом. На Северном портале метростроевцы приступили к проходке в твердой гранитной породе тоннеля сечением 71 кв. м с одновременной бетонной отделкой сводов с использованием металлической передвижной опалубки. На Южном портале трасса тоннеля проходила в трещиноватых и обводненных породах. Поэтому сначала бурили штольни, которые впоследствии расширяли. При проектировании работ была заложена рекордная по тем временам скорость проход-

ки — до 95 погонных метров в месяц. По факту ее скорость не превышала 90 м в месяц, что тоже было выдающимся показателем.

Проходку тоннеля затрудняли и погодные условия. Сильные ветра валили людей с ног, мешали обильные снегопады, из-за высоты не хватало кислорода, ко всему этому присоединялась высокая солнечная радиация. Некоторых строителей приходилось срочно спускать вниз и госпитализировать.

Формально советские инженеры являлись консультантами и должны были лишь обучать афганских коллег. На практике местные солдаты работали очень медленно, а советские инженеры сами выполняли ответственные и опасные работы.

Из-за так называемых недозрывов, которых остатки породы нависали из свода тоннеля и его боков, невозможно было продвинуть опалубку вглубь тоннеля. До 650 м его глубины могли оставаться безо всякого подкрепления. О способности породы ронять пласты знали, конечно, все, поэтому к забою ходили преимущественно под воздухопроводом — трубой диаметром 600 мм. Была создана служба наблюдения за сводом тоннеля из числа опытных проходчиков. На специальной передвижной вышке на колесах они обирали ломом отслоившиеся от массива слои породы.

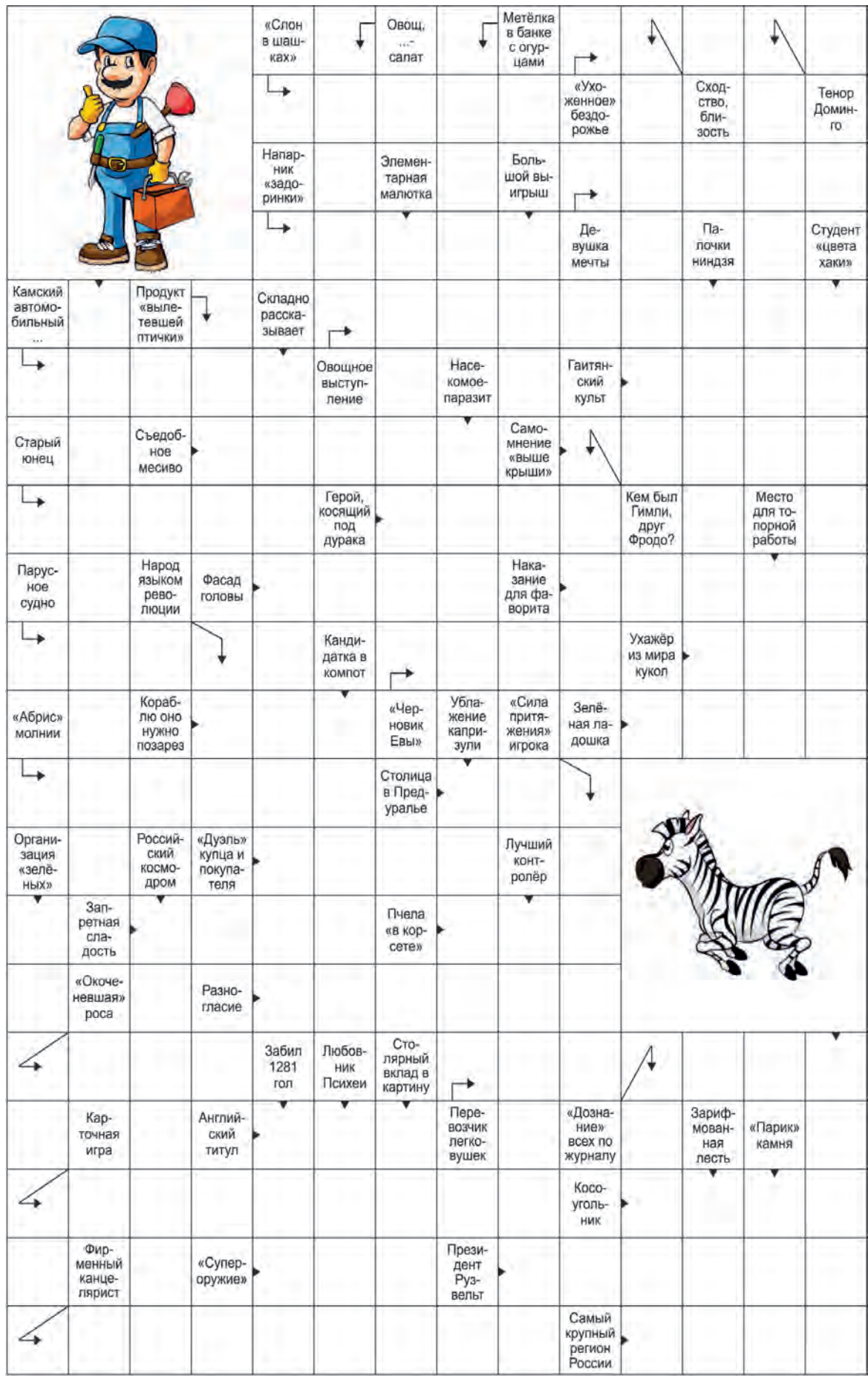
С тем, что не поддавалось

Строительство заняло четыре года. 2 сентября 1964-го тоннель Саланг и примыкающие к нему инженерные сооружения были приняты в эксплуатацию.

лому, разбирались с помощью взрывчатки. Благодаря этой работе, травм или гибели людей из-за вывалов породы ни на Северном, ни на Южном портале не было.

Король и премьер-министр Афганистана проявляли значительный интерес к работе метростроевцев. И не раз лично бывали на стройке. В стране отсутствовали железные дороги, и 4/5 всех грузо-пассажирских перевозок осуществлялись автомобилями. С тоннелем связывались значительные надежды, ведь он замыкал кольцо автодороги, опоясывающей всю страну.

Строительство заняло четыре года. 2 сентября 1964-го тоннель Саланг и примыкающие к нему инженерные сооружения были приняты в эксплуатацию.



## ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 32

**По горизонтали:** Забег. Афера. Увал. Оглобли. Орава. Италия. Ниловна. Стрит. Знание. Нильна. Нюх. Гуашь. Крест. Абак. Некс. Рогач. Ранжир. Обслуга. Фарт. Ушко. Нандалы. Рукав. Фермер. Тягота. Закром. Галера. Нетто. Урок. Льгота.

**По вертикали:** Заворотнюк. Баловник. Галл. Герб. Капитан. Гаити. Огонь. Линза. Лента. Ясень. Литература. Красотка. Хроникёр. Гарсон. Укол. Шлаг. Сниф. Триумф. Гуца. Часы. Автогол. Дог. Лот. Резина. Яма. Озеро. Атана. Нета. Луг. Рот.

## ФОТОРЕПОРТАЖ



На Куйбышевской железной дороге состоялся творческий фестиваль «Знакомые незнакомки»



Воспитанники детского сада № 163 ОАО «РЖД» Новосибирска участвовали в проекте «Эколята»



В Тульском регионе МЖД прошел турнир по мини-футболу среди команд предприятий узлов Тула и Узловая



В сентябре активисты Совета молодежи Тюменского региона СВЖД приняли участие в экоакции «Посади лес»



В ППО станции Аксарайская-2 ПривЖД в рамках акции «День добрых дел» прошел субботник



В Челябинске встретили команду ветеранов дороги, возглавившую общекомандный зачет в Международном фестивале спорта и здорового образа жизни «Серебряная осень»



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 ЦНХ ПРОФСОЮЗА.  
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24

Телефон: (499) 262-17-66

Факс: (499) 262-08-13

Интернет: <http://rosprofzhe.ru>

E-mail: [pashkalovanv@rpzt.ru](mailto:pashkalovanv@rpzt.ru); [volkovamn@rpzt.ru](mailto:volkovamn@rpzt.ru)

[PryamitsynaOV@chrpgt.org.rzd](mailto:PryamitsynaOV@chrpgt.org.rzd)

Инtranet: <http://10.248.11.133>

[volkovamn@chrpgt.org.rzd](mailto:volkovamn@chrpgt.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](mailto: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, Ярославле.

Общий тираж: 90 549 экз.

Номер подписан: 20.09.2022 №