Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 24 (1096)
14–20 ИЮЛЯ
2022 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

СТУДЕНТЫ

Сплошная выгода

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ВСЖД

Студенты ИрГУПС работают на БАМе

В железнодорожных вузах начался «третий» семестр — трудовая смена для студенческих отрядов, бойцы которых работают на разных предприятиях России.

ТЯЖЕЛЫЙ ТРУД

Студенты Иркутского государственного университета путей сообщения получили путевки на крупнейшую стройку Восточного полигона — БАМ 2.0.

Более 200 бойцов отправились расширять и реконструировать Байкало-Амурскую магистраль. Ребята трудятся монтерами пути, сигналистами, газоэлектросварщиками.

«Сегодня трудно представить строительные работы без сварщиков, поэтому бойцы моего отряда «Сварог» — незаменимые люди. Название символизирует славянского бога огня и перекликается со сварочной деятельностью. Глагол «сварганить» тоже произошел от слова «сварог» и означает «смастерить, сделать», — рассказывает студент третьего курса Валерий Черниговский.

Для парня это второй трудовой семестр. В прошлом году он работал на Транссибе в Кабанском районе, где вместе с другими ребятами возводил стену вдоль железнодорожного пути. В этот раз Валерий решил поехать на БАМ.

«Это шанс получить бесценный опыт. На практике от университета производственной деятельности мало. Неопытных студентов боятся допустить к работе, а в отрядах наоборот, есть возможность за короткий период освоить сварочные, строительные и другие направления. Приятно и то, что после окончания трудового семестра, работу оплатят. К примеру, в прошлом году за два месяца я получил 80 тыс. руб. Для второкурсника это серьезные деньги — оплатил учебу в автошколе, купил спортивный велосипед», — делится Валерий Черниговский.

Его коллега, студент четвертого курса Влад Голубев в прошлом году трудился в поселке Новая Чара и не понаслышке знает, к каким трудовым будням нужно готовиться новичкам.

> Более 200 бойцов отправились расширять и реконструировать Байкало-Амурскую магистраль. Ребята трудятся монтерами пути, сигналистами, газоэлектросварщиками.

«Если вы приехали на БАМ, будьте готовы к семидневной трудовой неделе. Суровый здесь не только режим работы, но и отдых: проживание в палатках, климат переменчивый — днем жара, а ночью температура опускается, и спать не всегда комфортно», — рассказывает парень.

Также Влад дал несколько советов новичкам, которые облегчат их жизнь на БАМе: перед отъездом на стройку необходимо пройти медосмотр и подлечить болячки, а также взять с собой необходимый минимум лекарств.

«Если у вас есть хронические заболевания и вы используете препараты, купите и привезите их с собой на весь период вахты. Не стоит надеяться на местные аптеки. Также советую купить симки разных телефонных операторов, тогда большая вероятность, что не останетесь без связи. Еще один совет для тех, кто собирается на БАМ, — взять с собой фильтры для воды. На базе, где мы жили в прошлом году, питьевая вода была плохого качества. Без фильтров нужно быть готовым к тому, что воду придется покупать, а она здесь недешевая», — делится Влад Голубев.

Окончание на 3 стр.

СТРАТЕГИЯ

Клуб по интересам

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

РОСПРОФЖЕЛ создает Ассоциацию выпускников программ лидерства профсоюза.

Членами профсоюза на данный момент являются практически 100% студентов железнодорожных вузов и колледжей, молодые работники компаний в возрасте до 35 лет. С 2005 года для них реализуются молодежные программы лидерства. За это время их участниками стали 20,5 тыс. человек.

«Многие из них сделали успешную карьеру не только на железной дороге, но и в сфере образования, в коммерции, других отраслях. Этот ресурс следует использовать, привлекать их как лидеров мнений и в качестве примера успеха. Это вложение в будущее профсоюза», — отмечал в своем интервью («Сигнал» № 22) председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев.

Ассоциация будет взаимовыгодна как ее членам, так и профсоюзу и может стать своего рода клубом по интересам. Для выпускников профсоюзных программ лидерства она станет площадкой для общения, обмена опытом, развития дружеских и деловых связей.

А опыт и возможности выпускников, в свою очередь, помогут профсоюзу, в частности, привлекать новых членов профсоюза из числа учащихся и молодых работников, способствовать в их становлении как специалистов, сохранять традиции профсоюза, повышать его престиж в российском и международном сообществе, реализовывать социальные, законотворческие и другие общественные проекты.

«С удовольствием поддерживаю отношения с коллегами по профсоюзной линии, у нас теплые воспоминания о профсоюзных программах, и мы высоко ценим те компетенции, которые там получили. Ассоциация позволит обмениваться опытом, поддерживать молодых профсоюзных активистов и находить новые формы работы. Я буду рад быть полезным родной организации и людям в ней», — рассказал «Сигналу» первый проректор Самарского государственного университета, выпускник профсоюзных молодежных программ, бывший председатель первичной профсоюзной организации студентов СамГУПС Максим Гнатюк.

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

Поможет искусство

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Акция «Искусство, спасающее жизнь» от Благотворительного фонда «Почет» помогла собрать средства на приобретение ортопедического аппарата для Вероники Афанасьевой, дочери работницы Куйбышевской железной дороги. К проекту подключался профактив РОСПРОФЖЕЛ.

ФОТО АВТОРА

Посетители благотворительной выставки пожертвовали около 140 тыс. руб.

Стартовала акция в апреле, когда на фандрайзинговой платформе «Поможем вместе» открылась благотворительная выставка художественного и декоративно-прикладного творчества работников и ветеранов Куйбышевской магистрали. Экспозицию представляли 52 работы более 30 авторов.

Свои работы передали председатели и профсоюзные активисты первичных профсоюзных организаций. Например, Татьяна Плохотникова (Самарская дирекция связи), Наталья Норкина (Куйбышевская дирекция моторвагонного подвижного состава), Наталия Блохина (аппарат Дорпрофжел). Кстати, два «профсоюзных» лота попали в первую тройку кассового сбора.

В реальном режиме выставка развернулась во Дворце культуры железнодорожников в Самаре. Ее первыми зрителями стали участницы III Форума по совершенствованию условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин ОАО «РЖД».

Акция привлекла более 400 благотворительных взносов. Более 190 тыс. руб. пожертвовала аудитория интернета, еще около 140 тыс. руб. — посетители выставки в ДКЖ.

Самыми высокими оказались взносы в 58 тыс. руб. от благотворителя-анонима и в 25 тыс. руб. от представительницы из Центральной дирекции тяги.

В конце июня необходимые 328,9 тыс. руб. собрали. Деньги направлены на покупку вертикализатора «Экзобот-2», который поможет Веронике научиться ходить.

Остается добавить, что эта акция стала третьей в рамках проекта «Искусство, спасающее жизнь». Две предыдущие благотворительные выставки помогли собрать средства на приобретение инсулиновой помпы для Саши Еремеева из Екатеринбурга и вертикализатора для Рамина Зарипова из Казани.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Все по закону

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Прошлой осенью в АО «ВРК-1» с нарушением процедуры были уволены по сокращению штата четыре работницы Новосибирского представительства — члены РОСПРОФЖЕЛ. Их законные права профсоюз отстоял в суде.

Поскольку все попавшие под сокращение работницы — члены профсоюза, увольнять их без согласования с профсоюзной первичной организацией нельзя.

Как пояснила правовой инспектор труда Новосибирского структурного подразделения Дорпрофжел на Западно-Сибирской дороге Татьяна Караченцева, еще в августе прошлого года руководство АО «ВРК-1» направило в Москву, в первичную профсоюзную организацию Вагонных ремонтных компаний обращение о предоставлении мотивированного мнения по поводу сокращения четырех работниц. Тогда же, в августе 2021 года, первичка АО «ВРК-1» выразила несогласие с решением о расторжении трудовых договоров с сотрудницами.

Больше в профсоюз по этому поводу никто не обращался. Ни проект приказа, ни копии документов, являющихся основанием для принятия решения, в ППО не направляли. Но в ноябре 2021 года четырех работниц уволили с нарушением порядка. Чтобы защитить свои права, они обратились в Дорпрофжел на ЗСЖД.

В феврале этого года начались судебные процессы по искам уволенных работниц по вопросу их восстановления на прежнем месте.

Правовой инспектор труда Татьяна Караченцева участвовала в 17 судебных заседаниях. В суде было доказано, что уволили людей с нарушениями: мотивированное мнение у выборного органа профсоюза надлежащим образом не запрашивалось, занять другую, вакантную, должность сокращаемым никто не предлагал.

Суды первой инстанции приняли решение в пользу работниц о восстановлении на работе, потребовали оплатить им вынужденный прогул и компенсацию морального вреда.

По двум работницам работодатель подал апелляционные жалобы, на которые Татьяна Караченцева подготовила отзывы в суд. Но они не потребовались, поскольку администрация предприятия предложила всем попавшим под сокращение расторгнуть трудовые договоры по соглашению сторон и пообещала незамедлительно выплатить суммы, определенные судом.

Три работницы согласились, а одна отказалась. В отношении нее АО «ВРК-1» подал апелляционную жалобу, в которой было оспорено решение суда первой инстанции. Поэтому профсоюз и дальше продолжит отстаивать права работницы.

ПРОГРАММА

Оператор поддержал рождаемость

СВЕТЛАНА ИВАНОВА,
внеш. корр. «Сигнала»

Три первые многодетные семьи сотрудников «ТрансКонтейнера» получили по одному миллиону рублей в рамках корпоративного проекта по повышению рождаемости.

Выплаты направлены семьям сотрудников из Саратова и села Кисловское, которые стали родителями в третий раз, и из города Данилов, где родился четвертый ребенок.

Демографический проект был запущен в «ТрансКонтейнере» с 1 июня этого года. Программа включает в себя меры повышения качества жизни семей работников «ТрансКонтейнера», в частности единовременную выплату 1 млн руб. при рождении третьего ребенка и последующих детей. Также предусмотрены дополнительные выплаты по больничному в период беременности и при досрочном выходе из отпуска по уходу за ребенком, увеличен размер компенсаций за детсад и путевки в детские лагеря, расширена программа ДМС.

«Верим, что именно долгосрочные инвестиции в сотрудников повышают нашу привлекательность как работодателя. От лица всего коллектива поздравляем коллег с пополнением и ждем новостей о появлении новых многодетных семей», — отметил вице-президент — директор по персоналу «ТрансКонтейнера» Константин Колесников.

ОЗДОРОВЛЕНИЕ

На отдых в «Зарницу»

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Дети работников АО «Абдулинский завод «Ремпутьмаш» по ремонту путевых машин и производству запчастей отдохнут в июле по льготным путевкам в оздоровительном лагере санаторного типа «Зарница» под Оренбургом. Об этом позаботилась профсоюзная организация.

Смена двухнедельная. Половина путевок — санаторные. Дети, которым они предоставлены, будут сочетать отдых с комплексом лечебно-оздоровительных процедур под наблюдением квалифицированных врачей. Родители оплатили только десятую часть от стоимости отдыха детей в «Зарнице» — 2600 руб. за обычную путевку и 2684 руб. за санаторную.

Многим работникам этот лагерь знаком. Предприятие не раз приобретало детские путевки, компенсируя родителям большую часть их стоимости. Однако в прошлом году финансирование этой льготы не состоялось ввиду отсутствия прибыли в 2020 году и весомых контрактов на ремонт и сервисное обслуживание путевой техники в прошлом году.

«Нет больших контрактов и сейчас. У завода мало работы, много производственных затрат и задолженность по кредитам. Люди увольняются. В этой непростой ситуации, заручившись одобрением работодателя, профком решил направить на компенсацию стоимости детских путевок часть целевых поступлений по коллективному договору, предназначенных на культурно-массовые мероприятия», — рассказала председатель профсоюзной организации предприятия Ирина Уляшкина.

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА КБШЖД

СТУДЕНТЫ

Сплошная выгода

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ВСЖД

Окончание. Начало на 1 стр.

На вопрос, почему парень второй год подряд выбирает именно БАМ, отвечает, что его бабушка и дед приехали на стройку века в 1982 году. Родители выросли в поселке Новый Уоян и остались там работать. Теперь очередь самого Влада внести лепту в историю.

Как рассказал «Сигналу» комиссар штаба студенческих отрядов ИрГУПС (занимается в том числе и их формированием), студент четвертого курса Никита Бузиков, ребят на строительство нужно подбирать ответственных, трудолюбивых и физически сильных.

«Они должны быть готовы копать траншеи, заливать бетонный фундамент для опор контактной сети, укладывать пеноплекс, чтобы снизить вибрацию от поезда на мостах, уметь работать с измерительной аппаратурой, пескоструить, ремонтировать водоотводы вдоль железнодорожных путей и многое другое», — рассказывает комиссар, который и сам не одно лето провел на железнодорожной стройке.

Каждый из бойцов прошел обучение по рабочей специальности: сигналист, монтер или сварщик и сдал экзамены по технике безопасности, а также освоил начальные навыки практической работы, которые пригодятся на стройке. Обучение оплачивало ОАО «РЖД». Идея, которую преследовала компания, хорошая, — поездка студентов на БАМ и труд согласно полученной профессии. По отзывам ребят, которые уже приступили к работам, пока ряд из них трудятся разнорабочими, так как на местах потребность в профессиях, полученных на курсах, не всегда актуальна.

В этом году еще 90 студентов ИрГУПСа работают проводниками. По итогам трудового семестра проявившие себя бойцы могут получить приглашение трудоустроиться в холдинг «РЖД». Поэтому у ребят, которые трудятся в строительных отрядах, есть преимущество перед учащимися, отдавшими предпочтение отдыху.

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ВСЖД

ЯБЛОКИ ЗРЕЮТ

В Ростовском государственном университете путей сообщения в этом году открылся первый сельскохозяйственный студотряд. Его участники только поедут на «целину», так как их задача — сбор яблок и других фруктов, которые поспеют во второй половине лета. Запрос на организацию такого отряда поступил от самих студентов. Для них это возможность попробовать свои силы в новом виде трудовой деятельности, помимо традиционных. К последним для РГУПСа, как и других профильных вузов, относятся проводники пассажирских вагонов, строители, работники сервиса, педагоги. Для них страда уже началась. Хотя, как рассказала председатель студенческой первички РГУПС Юлия Романенко, студотряды работают не только летом, их деятельность не прекращается и во время учебного года.

«Студенческие отряды для нашего университета — это не сезонная занятость, а круглогодичное движение, — рассказывает она. — По возвращении ребята весь год задействованы во множестве мероприятий, как в общих для всего университета, так и в отдельных для бойцов, совместных с Российским студенческим обществом. То есть они постоянно вовлечены в эту историю».

Но для того, чтобы стать бойцом, одного желания мало. Требуется и специальная подготовка. Она начинается еще с ноября, с подбора кандидатов.

«Мы рассказываем студентам с помощью соцсетей, сарафанного радио, что есть такая возможность, как работа в студенческих отрядах по разным направлениям, — говорит командир штаба студенческих отрядов РГУПС Дарья Рыбалова. — Желающие вступить в них заполняют анкету, в которой указывают, где хотят работать».

После студенты проходят собеседование и психологический отбор. С помощью вопросов, касающихся не только работы, но и личных качеств, — например, в чем студент считает себя талантливым, в чем хочет себя попробовать, к какому виду работы имеет склонность, — специалисты штаба определяют, какой отряд ему больше подходит.

ФОТО ППО СТУДЕНТОВ РУТ

Затем наступает время обучения. Проводников, например, учат преподаватели РГУПС, строители в этом году учились в Донском государственном техническом университете, получили сертификаты по специальности «бетонщик-арматурщик». Эти документы об образовании, кстати, пригодятся учащимся и в будущем при трудоустройстве.

В рамках студенческого движения ребята получают не только профессиональные знания и навыки. В течение года для них проводятся тренинги и школы по разным направлениям. Это и школа тайм-менеджмента, школа руководителей. То есть всесторонняя подготовка к трудовой жизни. И всевозможные конкурсы — профессионального мастерства, вокальные и другие.

«Работа в студенческих отрядах дает билет в, так сказать, «лучшее» студенчество, — продолжает Дарья Рыбалова. — В рамках движения они могут попробовать все, что захотят: поработать с детьми или в строительстве, поучаствовать в конкурсах, мероприятиях, проектах разных уровней: вуза, региона, страны. Это колоссальный ресурс для саморазвития, а также возможность получить материальное и нематериальное поощрение за активность».

НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ЗА РЫБОЙ

В Самарском государственном университете путей сообщения в этом году тоже работает новый отряд — студенческий путинный — «Дракар». Его бойцы отправились в Петропавловск-Камчатский на рыбоперерабатывающие предприятия Дальнего Востока. Пилотный проект реализовали в прошлом году. Первый студенческий отряд в истории области, который объединил несколько вузов региона, под названием «Викинг» трудился в селе Соболево Камчатского края.

Ребята смогли не только открыть новое для себя направление, но и стать лучшими. По итогам межрегионального студенческого путинного отряда «Камчатка-2020» и «Камчатка-2021», отряду «Викинг» было вручено знамя в общем зачете по производственной и комиссарской деятельности. Этим летом ребята отправились туда в обновленном составе.

«Кроме работы это еще и возможность покататься по стране, увидеть что-то новое, — комментирует председатель студенческой первички СамГУПС Азат Хуснутдинов. — Да и вообще хорошо провести время, ведь у бойцов после трудового дня есть свободное время».

Студенческие первички при организации работы студотрядов выступают в роли посредников между ними и руководством вуза, помогают в проведении мероприятий, к ним же учащиеся могут обратиться за помощью.

А вот для Дальневосточного государственного университета путей сообщения путинные отряды — обычное дело. Зато в этом году в ДвГУПС заработал новый отряд «ВУЗстрой», бойцы которого будут заниматься благоустройством университета.

«Ребятам удобно — не надо никуда ехать, они остаются в городе, к тому же могут сделать что-то полезное для родного вуза», — говорит председатель студенческой первички ДвГУПС Дмитрий Холодилов.

Но, безусловно, главной целью любого студенческого отряда, помимо прочих бонусов, которые дает участие в этом движении, является возможность заработать. Это проверенные работодатели, сотрудничество с которыми взаимовыгодно и студентам, и им самим. И достойные зарплаты: по словам Юлии Романенко, студенты, обучающиеся на платной основе, могут заработать на оплату одного семестра. Сплошная выгода.

Ольга ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»
Ольга ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД

ФОТО ППО СТУДЕНТОВ РУТ

СИГНАЛ
№ 24 (1096) 14–20 июля 2022 года

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

На сети «РЖД» идет ремонтно-путевая кампания. Профсоюз контролирует условия труда и отдыха работающих на «окнах», питание, охрану и безопасность труда. Сегодня об этом тема номера.

Буфет не заменит столовую

Ирина ШИЛКОВА, технический инспектор труда Курганского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД:

— Перед началом сезона руководство ПМС-172 постаралось обеспечить комфортные санитарно-бытовые условия. На станцию Утяк поступили два вагона, которые работники переоборудовали в вагоны-буфеты. Но в них не предусмотрен прием пищи, сидя за столом. А есть стоя железнодорожникам, чей трудовой день начинается ранним утром и заканчивается поздним вечером, тяжело и некомфортно. Да и повара готовят в стесненных условиях.

Проблема эта не нова. Работники очень ждут, когда появятся мобильные столовые, в которых можно будет снять верхнюю одежду, помыть руки и поесть в комфортных условиях.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

После нелегкой рабочей смены у работников ПМС должны быть комфортные условия отдыха, в том числе и на обеде

Остались без специалистов

Руслан СЕМЕНОВ, заместитель по кадрам и социальным вопросам ПМС-183 Восточно-Сибирской дирекции по ремонту пути:

— Сегодня на ВСЖД около 30 модульных вагонов. Проблема заключается в том, что нет специалиста, отвечающего за техническое обслуживание приборов в вагонах.

И если, например, выходит из строя печь или двигатель, приходится их снимать и вести в ремонт в Иркутск. Это примерно 350 км от Тулуна. В ремонте деталь находится около двух недель. Все это время модуль остается без тепла. Он греется от электричества, которого хватает максимум, чтобы вскипятить чайник и зажечь свет.

Если летом поломка доставляет неудобства, то зимой без отопления в вагоне жить невозможно. Приходится перераспределять работников по другим вагонам, что, естественно, доставляет дискомфорт. Поэтому в штате ПМС должен быть ответственный за ремонт оборудования.

Еще одна проблема — невозможность использования биотуалетов в модулях. Минимум раз в месяц нужно проводить их обслуживание — слив и заправку. И этим некому заниматься. Поэтому ими не пользуются. Нужна спецмашина, которая будет вывозить биоотходы.

Пассажирские вагоны также некому обслуживать. Раньше в штате были проводники, но после того, как их сократили, обязанности переложили на монтеров пути, которые в ущерб основной работе следят за вагонами.

Купе для одного

Леонид РЯБИНИН, первый заместитель председателя Дорпрофжел на ОЖД по организационно-производственному направлению:

— Вопрос подготовки летней путевой кампании системно рассматривается на президиуме Дорпрофжел на ОЖД. Результат диалога между членами президиума и руководителями дирекций — улучшение условий труда и отдыха работников.

Например, в псковской Опытной путевой машинной станции (ОПМС-8) в этом году переоборудовали один из вагонов проживания, в котором теперь есть кухня, оснащенная бытовыми приборами, комната отдыха с телевизором и кондиционером, душевая кабина. В купе проживает по одному человеку.

Также в ОПМС-8 появились две новые инструментальные, для обеспечения безопасности работающих на «окнах» в темное время суток приобретены две дополнительные аварийно-осветительные установки ELG (T7).

К этому сезону удалось решить проблему, озвученную еще на президиуме в 2020 году, — вагоны-рестораны ПМС-283 станции Лоухи после ремонта привели в нормальное санитарное состояние.

Шире штат

Алексей СТЕЛЬМАШЕНКО, технический инспектор труда Дорпрофжел на КрЖД:

— Одна из проблем — отсутствие необходимого количества проводников вагонов в пунктах временной дислокации путевых колонн. Из штата ПМС эту должность давно вывели.

Работники, принимаемые по договорам гражданско-правового характера и обслуживающие порой до трех-пяти вагонов, не всегда, как того требуют санитарные правила, проводят ежедневную влажную уборку, а коридоров и туалетов — два раза в сутки.

Да и как их можно спросить за качество услуг, сохранность инвентаря и оборудования за зарплату, соответствующую минимальному размеру оплаты труда, часть из которой они тратят на проезд к месту стоянки путевых колонн, приобретение спецодежды и питание?

В холодный период (апрель — май, сентябрь — октябрь) в служебно-технических вагонах не обеспечивается температурный режим из-за отсутствия работников, ответственных за эксплуатацию котлов и систем отопления. Во всех ПМС вышеперечисленные функции перекладывают на монтеров пути и машинистов ЖДСМ, что при существующем недостатке штатных работников приводит к дополнительному отвлечению квалифицированного персонала от производственного процесса.

Решением проблемы стал бы прием проводников по трудовым договорам. Пусть по срочным, по первому-второму разряду оплаты труда, но люди будут ответственны за качество работы, обеспечат сохранность инвентаря и оборудования вагонов.

Это гораздо надежнее, чем заключать гражданско-правовые договоры (которые, кстати сказать, имеют все основания быть признанными судом трудовыми), и гораздо дешевле и законнее, чем отвлекать на обслуживание вагонов квалифицированных монтеров пути и машинистов ЖДСМ.

Подрядчика пришлось сменить

Андрей СОЛОВЬЕВ, председатель ППО Фаянсовской и Вяземской механизированных дистанций инфраструктуры:

— При проверке готовности к летним путевым работам Фаянсовской и Вяземской механизированных дистанций инфраструктуры выявлены факты несвоевременного обеспечения водой работников комплексов машин ЩОМ-1400, СЧ-600. При участии профсоюза заключены договоры с другими подрядными организациями, чтобы перебоев в поставке воды не возникало.

Комплексы машин обеспечены модулями сопровождения, которые оборудованы комнатами отдыха, приема пищи, душевой кабиной. Профком контролирует наличие и исправность бытовой техники. При выходе из строя она меняется или направляется в ремонт. Стирка и химическая чистка белья специальной одежды производится на предприятии с использованием обменного фонда.

> При участии профсоюза заключены договоры с другими подрядными организациями, чтобы перебоев в поставке воды не возникало.

Своя кухня

Андрей ГАВРИКОВ, председатель ППО ПМС-12 Московской дирекции по ремонту пути:

— В этом сезоне в ПМС появился вагон-кухня. Улучшились условия труда работников столовой, и выросло качество питания ремонтников на перегоне. Под кухню по проекту Московской дирекции ремонта пути переоборудовали купейный вагон и укомплектовали его пароконвектоматом, электрической картофелечисткой, электроплитами, электромясорубкой, микроволновками, кондиционерами, вытяжками. Как показал опрос работников предприятия, обеды стали вкуснее, выросло и качество обслуживания.

Нарушения привели к травматизму

Владислав ФИЛАТОВ, заместитель председателя — главный технический инспектор труда Дорпрофжел на ЗСЖД:

— На полигоне дороги дислоцируются семь ПМС, одна из них для оказания помощи коллегам дислоцирована на ДВЖД.

В начале года были некоторые вопросы по подготовке вагонов, обеспечении локомотивных бригад постельными принадлежностями и питанием. Однако своевременное вмешательство профсоюза позволило решить проблему на уровне дороги.

Не могу не сказать, что, несмотря на проведенную подготовительную работу, 14 мая на участке выполнения ремонтно-путевых работ перегона Кожурла — Блокпост 3070 км Новосибирского региона допущен наезд подвижного состава с травмированием трех работников ПМС-177 Укладочный. Произошедший групповой травматический случай в дирекции по ремонту пути перечеркнул всю подготовку коллектива к проведению летних путевых работ. В настоящее время комиссия под председательством государственного инспектора труда расследует обстоятельства и причины ЧП. Но по предварительным результатам уже можно сказать, что основными причинами стали неудовлетворительная организация производства работ, нарушение трудового распорядка, режима труда и отдыха работников.

Для предотвращения подобного внесены изменения в Регламент взаимодействия машиниста локомотива и руководителя работ при перемещении хозяйственных поездов, выражающиеся в подтверждении бдительности обоих участников процесса с интервалом не реже 20 секунд и контроле безопасного расстояния до возможных препятствий или работающих бригад.

Организованы целевые проверки соблюдения режима труда и отдыха бригад на ремонтных участках и выполнения технологии безопасного производства работ.

Надеюсь, что принимаемые меры позволят не допустить подобного в дальнейшем.

Вагонам нашли проводников

Татьяна ПРОКАЕВА, председатель профсоюзной организации Куйбышевской дирекции по ремонту пути:

— В начале сезона столкнулись с дефицитом проводников, обеспечивающих чистоту и порядок в служебно-технических вагонах и на территории полевых баз во время длительных «окон». Они же отвечают за вывоз мусора, отопление вагонов. Тем не менее, из-за режима экономии набор проводников по гражданско-правовым договорам прекратили.

Профсоюзные органы дирекции не раз обращали внимание на проблему. И ее удалось решить. В июне получили разрешение принять на работу более 30 проводников. Теперь вопрос закрыт.

Оперативно решили и другую проблему. Ее выявил технический инспектор труда Пензенского филиала Дорпрофжел. При проверке он обнаружил, что в двух модулях для проживания из-за вышедших из строя регуляторов напряжения система электропитания не функционирует в пути следования. После обращений к заводу-изготовителю гарантийный ремонт неисправного оборудования провели.

Козловые краны требуют внимания

Вадим ВАЛИЕВ, технический инспектор труда Тындинского филиала Дорпрофжел на ДВЖД:

— Основных трудностей, которые могли возникнуть в сезон летних путевых работ, избежали. По результатам прошлогодних проверок было понятно, что некоторым из жилых вагонов потребуется восстановление. А это поиск материалов, непредвиденные расходы. Тем не менее, оперативность ответственных работников позволила справиться с недочетами и вовремя начать кампанию.

Новинкой для работников Моготской ПМС-249 стало поступление шести модулей сопровождения. Они предназначены для проживания путейцев, оснащены современным санитарно-бытовым оборудованием, купейными блоками. Модули позволяют обеспечивать качественное проживание и отдых работников.

В Тындинском территориальном управлении трудится и прикомандированная ПМС с Западно-Сибирской магистрали. Техинспекция Дорпрофжел на ДВЖД контролирует условия труда и быта ее работников.

Для санитарно-бытового обеспечения задействованы вагоны-бани, вагоны-столовые. Продукты для горячего питания по заявкам ПМС поставляет АО «Железнодорожная торговая компания». Блюда готовятся поварами с учетом национальных особенностей работников. К примеру, при необходимости свинину заменяют курицей или говядиной. Сбоев в работе не было, жалоб от сотрудников не поступало.

Беспокойство вызывает другое обстоятельство. На производственной базе Моготской ПМС-249 ежедневно проводится сборка рельсошпальной решетки на железобетонных шпалах. Здесь задействованы козловые краны, которые находятся в плачевном состоянии, руководитель ПМС не в силах в одиночку решить многие вопросы по поддержанию их нормального технического состояния. Необходимо обратить на это внимание руководителям дирекций.

Матрас из дома не возьмешь

Олег ВЕРСТОВ, первый заместитель председателя Дорпрофжел на ЮВЖД:

— Наиболее актуальный вопрос — оснащение вагонов сопровождения постельным бельем, матрасами и подушками. И если белье работники всегда берут из дома, то подушки и матрасы — нет. А они зачастую в таком состоянии, что на них невозможно спать из-за свалявшихся наполнителей или они грязные. После проверок модулей технического сопровождения и выдачи представлений техинспекторами вопрос был обозначен перед руководством механизированных дистанций инфраструктуры.

Однако проблема в полной мере не решена, постельное белье работники до сих пор берут из дома. Организовывать его закупку, выдачу и регулярную стирку — непростая задача для каждой отдельной механизированной дистанции, решение должно быть принято на уровне руководства Юго-Западной дирекции по эксплуатации путевых машин.

Нужен договор

Александр ИНЮТИН, технический инспектор труда Оренбургского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД:

— В этом году на Оренбургском путеремонтном заводе запланировано обновление 90 вагонов-модулей технического сопровождения и обслуживания. Но процесс затягивается из-за отсутствия договора между Центральной дирекцией инфраструктуры и «Рем-путьмаш».

Завод прошел сертификацию и получил клеймо на ремонт. Два вагона отремонтировали. Провели обслуживание всех систем: кондиционирования воздуха, дизель-генераторной установки, котла отопителя. В одном из вагонов даже заменили поддон в душевой кабине и порванные сиденья на кухне.

Еще два модуля простаивают на заводе в ожидании оплаты, так как не заключен договор.

Более того, еще семь вагонов, находящихся в Путевой машинной станции № 16 Орск, так и не обслужены. А это ведет к ухудшению условий отдыха и быта работников, к приведению техники в неработоспособное и неремонтопригодное состояние.

Ремонт в депо

Елена ШИШКИНА, председатель ППО Забайкальской дирекции по ремонту пути:

— По-прежнему служебно-технические вагоны находятся на балансе дирекции инфраструктуры, а обслуживание и содержание их внутреннего оборудования лежит на работниках ПМС.

Вопрос финансирования подготовки вагонов так и не решен, поэтому работники ПМС самостоятельно из остатков материалов от прочих ремонтов готовили подвижной состав к летнему сезону.

Вагоны для проживания имеют большой процент износа. Замена парка идет медленно, но уверенно. В дирекции эксплуатируется уже 63 вагона МТСО, 11 вагонов-модулей получено в этом году. С прошлого года стояла проблема замены вагонов-столовых, и было решено выделить пять вагонов–буфетов, что позволит обеспечить питание в хороших условиях. Первый из них получен ПМС-328, остальные ремонтируют в вагонных депо. Сегодня на дороге принято решение о приведении служебно-технических вагонов в соответствие с техническими требованиями, разработанными Центральными дирекциями по ремонту пути и инфраструктуры, на базе вагоноремонтного депо Чита.

ЛИДЕР

Дорогу жизни выбрал верную

ЕЛЕНА ТРИФИЛЮК,
Дорпрофжел на СКЖД
РОСТОВ-НА-ДОНУ

У почетного железнодорожника, бывшего председателя Дорпрофсожа на СКЖД Геннадия Украинцева 15 июля юбилей, ему исполняется 90 лет.

Он еще в детстве для себя решил, что обязательно станет железнодорожником.

«Мне нравилось путешествовать в поездах. До сих пор помню впечатления от первой поездки в Орджоникидзе, куда семиклассником отправился с друзьями. Очень хотел, чтобы моя жизнь прошла в движении. И выбрал верную дорогу для себя, ведь моя мечта сбылась», — вспоминает Геннадий Афанасьевич.

Северо-Кавказской магистрали Геннадий Украинцев отдал 47 лет. После окончания Тбилисского института инженеров железнодорожного транспорта начал свою карьеру на станции Кавказская, куда его направили по распределению.

«Здесь предложили должность дежурного по парку. Но я, памятуя слова преподавателей вуза, решил начать с азов — старшим стрелочником. Всего два месяца был в этой должности, а опыт получил ощутимый: познакомился с людьми и набрался практики», — говорит юбиляр.

А затем он начал быстро подниматься по карьерной лестнице: дежурный по централизованному посту, по парку, по станции, маневровый диспетчер, заместитель начальника станции Кавказская.

Геннадия Украинцева всегда отличало неравнодушие. Так, будучи заместителем начальника станции Ростов-Главный, он привел в порядок стрелочные посты и улучшил условия труда. Благодарность за это получил не только от железнодорожников, но и был награжден памятным знаком «ВДНХ. Охрана труда». Причем дважды — первый за то, что создал комфорт также и на станции Кавказская.

25 июля 1975 года Геннадий Украинцев возглавил Дорпрофсож, а до этого успел потрудиться заместителем начальника пассажирской службы, председателем парткома.

«Тогда на СКЖД было 170 тыс. членов профсоюза, и я чувствовал ответственность за каждого. А еще старался поломать стереотип восприятия профсоюза, куда обращались в те годы, как правило, только за путевкой или материальной помощью. Я же хотел, чтобы в нем видели защитника интересов работника, организатора масс», — говорит Геннадий Афанасьевич.

И северокавказцы не разочаровались в лидере. При Украинцеве увеличилось число мест в детских здравницах за счет строительства жилых корпусов и столовых, к тому же теперь в год вместо 34 тыс. квадратных метров жилья стали сдавать до 80 тыс. Летом открывались пришкольные лагеря, были построены санатории в Кавминводах, где работники получали лечение за счет профсоюза.

«Да, безусловно, выполнение дорогой производственных показателей — очень важный момент. Но мало кто вспомнит через годы о том, сколько, например, грузили вагонов. А вот если после себя оставишь возведенные дома, детские здравницы, спортивные объекты, санатории, улучшишь условия труда работников — вот тогда вспомнят о тебе добрым словом», — считает Геннадий Украинцев.

По всей СКЖД гремели инициативы профсоюза. На магистрали зародились движения «Сельскому хозяйству — образцовое транспортное обслуживание», «Каждому вагону — эффективный оборот», и их подхватила вся сеть.

Дорпрофсож решил вопрос уменьшения сверхурочной работы локомотивных бригад, создал институт общественных ревизоров по безопасности движения.

Особое внимание уделялось условиям труда женщин. Геннадий Афанасьевич добился, чтобы женщины РЭРЗа, занятые на ремонте тяговых электродвигателей, из-за вредных условий труда уходили на заслуженный отдых в 50 лет.

Участвовал Геннадий Украинцев и в разработке первого отраслевого тарифного соглашения. Команда профлидеров на уровне правительства добилась увеличения льгот для локомотивных бригад, права железнодорожников всей сети на ежегодный бесплатный проезд по своим нуждам в купейном вагоне (до этого разрешалось только в плацкарте), подняла вопрос о низкой заработной плате работников отрасли, и ее повысили.

Ветераны СКЖД помнят, какое развитие при Украинцеве получили спортивные и культурные мероприятия. Ежегодно на дороге проходили смотры-конкурсы духовых оркестров, по магистрали курсировали агитпоезда, на всех отделениях СКЖД организовывались спортивные клубы.

«22 года Геннадий Украинцев был председателем Дорпрофсожа. В 1997 году он стал лауреатом премии РОСПРОФЖЕЛ, что является высшей наградой отраслевого профсоюза. Друзья и коллеги искренне ценили его принципиальность, исключительную работоспособность, доброжелательность и отзывчивость. В юбилей желаем Геннадию Афанасьевичу крепкого здоровья, счастья, благополучия», — сказал председатель Дорпрофжел на СКЖД Михаил Пружина.

С 90-летием Геннадия Украинцева поздравила и его семья. Кстати, он стал родоначальником железнодорожной династии, которой уже более 160 лет. Его дело продолжили дочь Татьяна и сын Михаил. На СКЖД трудилась и жена Геннадия Афанасьевича — Евгения Григорьевна, с которой они вместе уже 62 года. Подрастает младшее поколение: внуки Виктория, Григорий и Мария, и, может, кто-то из них станет в будущем железнодорожником.

ЮБИЛЕЙ

Мудрость Александры Захаровой

ПАВЕЛ МИРОШНИКОВ,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Нынешним летом ветеран железной дороги Александра Захарова отметила вековой юбилей. До сих пор каждое утро она начинает с зарядки и улыбки.

Родилась Александра в деревне Яковлево, на Брянщине. Ее отец работал кузнецом в локомотивном депо в Брянске, куда уезжал, как сегодня принято говорить, на вахты. В такие периоды хозяйство — дом, скот, приусадебный участок — ложилось на плечи Сашиной матери и ее двух старших дочерей. Всего же детей в семье было шестеро.

Старшие были не просто главной поддержкой матери, но и отчасти кормильцами. Уже в 10 лет Александра стала трудиться в колхозе, получая за это трудодни. А после смерти мамы все заботы и тяготы хозяйствования полностью оказались на старших сестрах. И все бы ничего, но наступил 1941 год.

«Когда началась Великая Отечественная война, — вспоминает Александра Никитична, — немцы расположились в нашей хате, нас выгнали на улицу. Хозяйство увели со двора. Но корова наша оказалась умнее всех фрицев. Потихоньку ночью она вернулась домой. Как же мы ее родимую потом прятали от всех, не передать словами…»

Но самый настоящий страх пришел, когда всех, кто мог ходить, стали отправлять в концлагерь. Не минула эта участь и семью Александры. Гнали людей колоннами.

«Так как у нас были дети, отцу разрешили запрячь корову, — говорит Александра Никитична. — Шли пешком в сторону Смоленска, на обозе — нехитрые пожитки и самые маленькие из ребятни. Недалеко от Рославля колонна, сопровождаемая фашистами, «напоролась» на красноармейцев. Завязался бой. Пять семей наши отбили у немцев. Мы плакали от счастья, что спаслись». Вернулись в родную деревню. Но от нее ничего не осталось. Фашисты и полицаи сожгли все.

«Война — самые страшные годы в нашей судьбе. Мы ходили в поле и выкапывали там из-под снега гнилую картошку, потом варили из нее еду. Когда и этого не было, пухли от голода. Честно признаюсь, иногда не верилось, что выживем», — вспоминает ветеран.

В 1944 году, после освобождения Брянщины от немецких захватчиков, родственник привез Александру в Брянск и помог устроиться на железную дорогу — в дистанцию гражданских сооружений. Работы после войны здесь, как и всюду по области, было много. Нужно было восстанавливать жилье, транспортную инфраструктуру.

«И мы, молодые девушки, не чурались ничего. Надо — пилили лес, на себе таскали огромные бревна. Жить приходилось в общежитии, где всего одна печка обогревала все здание. Для нее тоже надо было наколоть дров, чтобы протопить, чтобы еду приготовить. А потому каждый знал, идешь домой — принести по бревнышку, — говорит Александра Никитична. — От тяжелой работы в 1947 году у меня отказали ноги. Спасибо, на железной дороге всегда была своя больница. Здесь после долгого лечения я все-таки смогла встать».

Затем вышла замуж. Родила четверых детей, но в то трудное время выжили две дочери. За хорошую работу от железной дороги получила сначала комнату с общей кухней, а затем и квартиру.

Судьба Александры Захаровой — одна из сотен тысяч судеб обычных советских людей. «В ней нет, на первый взгляд, подвигов и героизма. Но это только кажущаяся видимость. Да и разве это — не подвиг, не сломаться, выстоять в страшные годы, продолжать жить с верой в лучшее, даже когда ноги не идут? Разве не честь — отдать 45 лет жизни работе на стальной магистрали, а общий стаж работы Александры Никитичны — 60 лет. И в свои 100 лет быть позитивным, отзывчивым, энергичным человеком!» — говорит заместитель заведующего отделом организационной и кадровой работы Брянского РОП Дорпрофжел на МЖД Елена Сарычева.

Каждый день помимо зарядки Александра Никитична поет русские народные песни. А когда наведываются гости или звонят родные — радуется общению. Как и всему, что приносит ее новый день. Возможно, в этом и есть особая мудрость этого жизнелюбивого человека.

В преддверии 100-летия ветерана ребята из Совета молодежи Брянского региона МЖД сделали в ее квартире ремонт, и это не единственный подарок Александре Никитичне.

ОТДЫХ

На фестиваль электричкой

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

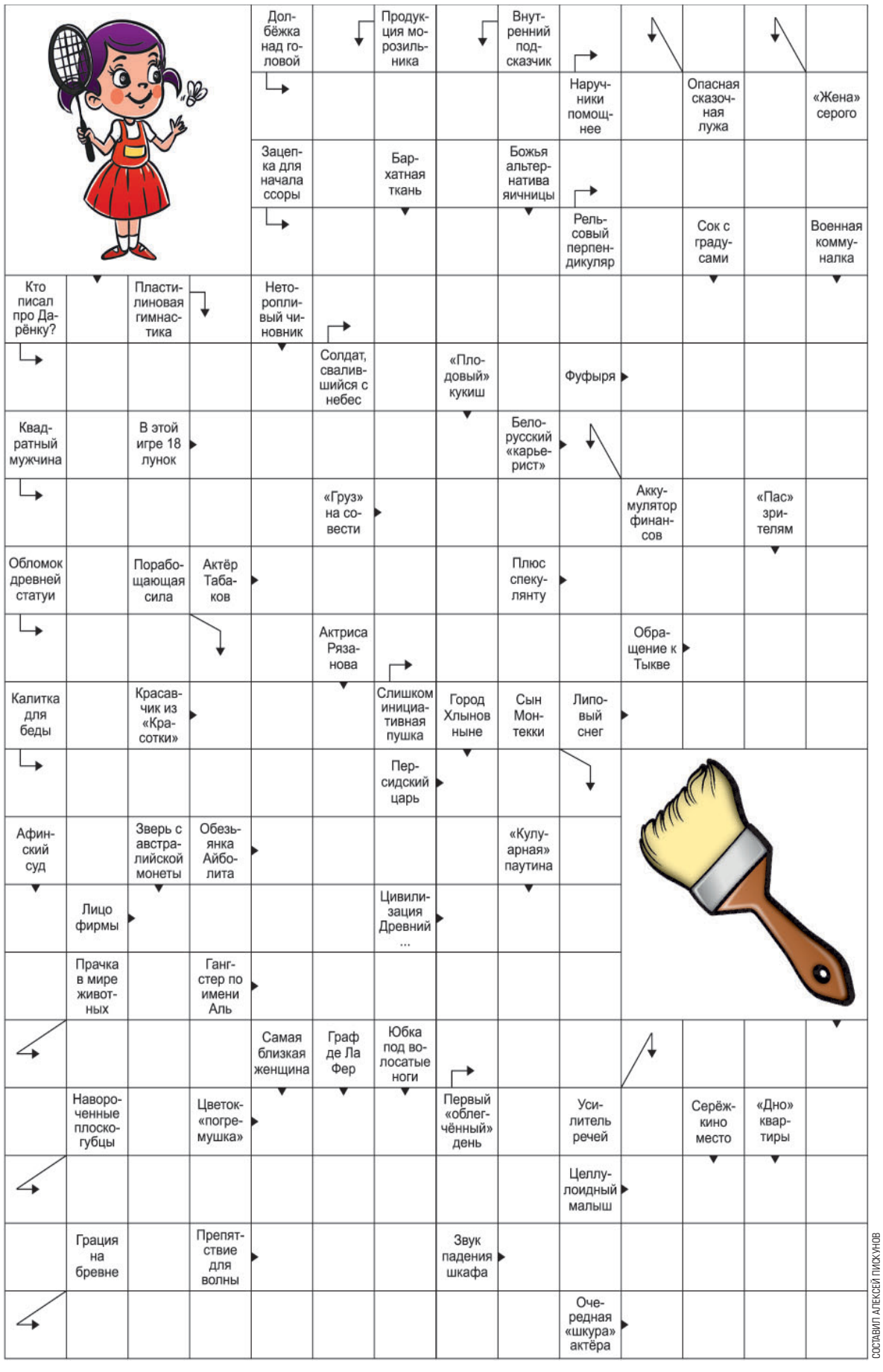
Около 50 тыс. человек посетили 49-й Грушинский фестиваль бардовской песни. Только «Грушинский экспресс» АО «Самарская ППК» перевез более 11 тыс. участников мероприятия.

Железнодорожники и их семьи приезжали на фестиваль в одиночку и целыми группами. Профком Куйбышевской дирекции по ремонту пути, к примеру, оплатил членам профсоюза проезд на экспрессе.

«Очень понравилось, как преобразилась платформа имени Валерия Грушина, в прошлом остановочный пункт 135-й километр. Она стала настоящими воротами фестиваля и еще одним событийным местом с уютными беседками, скамейками, сценой и гитарой-инсталляцией», — поделился председатель ППО органа управления Куйбышевской ДРП Полина Кудинова.

Председатель первички дирекции социальной сферы КбшЖД Наталья Герасимова побывала на фестивале в составе команды волонтеров.

«Мы встречали экспрессы, рассказывали прибывшим о локациях фестиваля, предлагали пройти в амфитеатр, чтобы послушать выступления других и продемонстрировать у открытого микрофона свои способности», — рассказала она.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 22

По горизонтали: Чукча. Налив. Ярмо. Всадник. Робот. Калоши. Садовод. Говор. Топляк. Страна. Бот. Псков. Хеопс. Флот. Утро. Содом. Кимоно. Роулинг. Шрам. Ранг. Алабама. Суфле. Солнце. Ограда. Европа. Ампула. Купер. Улет. Декада.

По вертикали: Чертополох. Кровосос. Анка. Плен. Авокадо. Старт. Дрофа. Икота. Облик. Иаков. Расторгуев. Неформал. Терминал. Посуда. Стол. Омон. Пунш. Икарус. Дима. Мгла. Леопард. Бур. Мед. Сценка. Гам. Акула. Агата. Репа. Пук. Лед.

ИСТОРИЯ

Поезд номер один

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Не каждый поезд можно назвать великим, но «Красную стрелу», курсирующую между двумя столицами, можно. Она заработала право на это своей историей. Собственно, ее первенство даже отражено в нумерации поезда: из Питера в Москву он отправляется с номером 001А, обратно — 002А.

Впервые экспресс отправился с Московского вокзала 10 июня 1931 года в 01:30, прибыл в пункт назначения в тот же день в 11:20. Это был рекорд своего времени: скорость поезда достигала 70 км/ч. Вагоны тогда были синими, но вопросов ни у кого не возникало, ибо слово «красный» в то время было не просто обозначением цвета, а больше «идеологическим маркером» всего нового, советского.

С момента своего первого рейса «Красная стрела» стала считаться элитарным поездом, и билеты на нее купить было непросто. Их получали те, кому это было положено по рангу, другие — «доставали» или «ловили» в кассах. Свои вагоны были у первых секретарей Ленинградского обкома партии Сергея Кирова и Григория Романова. Ну а так на «Стреле» ездили Элтон Джон, Жаклин Кеннеди, Аркадий Райкин, Дмитрий Шостакович, певцы Рафаэль, Марк Рейзен, американская рокерша Джоанна Стингрей и масса актеров театра и кино из обеих столиц.

Было очень удобно: отыграл спектакль — спешишь на вокзал и прыгаешь в поезд, а утром бежишь на киностудию. Главное — прийти в себя после поездки. Последнее, кстати, зачастую бывало проблематично. Во-первых, как рассказывают, проводники готовили для народных любимцев «дорожные наборы» из горячительных напитков и закуски, а во-вторых, ресторан «Красной стрелы» славился своей кухней, и многие засиживались там до утра. Советский актер театра и кино Ефим Копелян рассвет после бессонной ночи в экспрессе назвал утром стрелецкой казни. А Виталий Соломин, курсировавший во время съемок «Приключений Шерлока Холмса и доктора Ватсона» между Москвой и Ленинградом больше недели, по утрам бил себя перед зеркалом по щекам и бормотал: «Просыпайся, талантище…»

В 1960 году «наверху» было принято решение отправлять «Красную стрелу» из обеих столиц в 23:55 с прибытием на конечный пункт в 07:55, и с тех пор ничего не менялось. Считается, что правительство сделало это в интересах командированных граждан, которые дополнительно получали суточные за пять минут «дня отъезда».

Из Питера поезд отправляется под мелодию Рейнгольда Глиэра «Гимн великому городу» из балета «Медный всадник», из Москвы — под «Москва — звонят колокола» Олега Газманова.

Ну а красной «Стрела» стала в 1949 году по предложению ветерана-железнодорожника Александрова, начальника одной из бригад. Говорят, в один прекрасный день он возмутился: «Красная армия победила фашистов, так почему цвет главного поезда страны не соответствует названию?»

Сегодня конкурентов — других поездов между Москвой и Питером — у «Красной стрелы» достаточно. Но она традиционно остается «поездом номер один».

ФОТО NVDAILY.RU

Первый поезд «Красная стрела» после снятия блокады отправляется из Москвы в Ленинград

СИГНАЛ
№ 24 (1096) 14–20 июля 2022 года

ФОТОРЕПОРТАЖ

За три дня волонтерской экологической акции РЖД «Чистые берега Байкала» добровольцы-железнодорожники навели порядок на северном берегу озера

МОО-ППО работников аппарата управления ОАО «РЖД» собрала гуманитарную помощь для военнослужащих, проходящих лечение в главном военном клиническом госпитале имени Н.Н. Бурденко

Члены профкома Уральского филиала АО «Федеральная пассажирская компания» вагонного участка Пермь помогли озеленить территорию единственного в Пермском крае хосписа

Профактив Западно-Сибирской магистрали стал участником экскурсионной программы Тюмень — Тобольск — Екатеринбург, посвященной истории жизни царской семьи Романовых

В День семьи, любви и верности от профсоюзных организаций многодетным семьям Юго-Восточной железной дороги и парам с большим трудовым и семейным стажем вручили подарки и ромашки

Первичка Комсомольского отряда ведомственной охраны организовала для членов профсоюза спортивный праздник в День рыбака

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

Главный редактор: Н. ПАШКАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: О. ПРЯМИЦЫНА
Ведущий дизайнер: С. ПРОТАСОВА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24

Телефон: (499) 262-17-66
Факс: (499) 262-08-13
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd
Интранет: http://10.248.11.133 volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.
ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.
Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.
Общий тираж: 90 549 экз.
Номер подписан: 12.07.2022 №