Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 8 (992)
5–11 МАРТА
2020 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ДОРОГА ОКАЖЕТ МЕДПОМОЩЬ СТР. 2

ЭКСПЕРИМЕНТЫ НА СЕТИ СТР. 5

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ИНТЕРЕС СТР. 6

ПАЛИТРА НОВОГО СЕЗОНА СТР. 8

РЕШЕНИЕ

Перевозчик купит форму

ФОТО АНАТОЛИЯ ШУЛЕПОВА

Пригородные поезда Свердловской пригородной компании курсируют по двум дорогам — Свердловской и Южно-Уральской

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

С этого года форменную одежду в Свердловской пригородной компании будут выдавать бесплатно.

Форма положена контролерам-кассирам, проводникам пассажирских вагонов, инструкторам поездных бригад, начальникам резерва, билетным кассирам и заведующим кассами, начальникам службы ревизий и технологического контроля и ревизорам, поездным механикам.

В комплект в зависимости от специальности входит от 5 до 11 изделий: от галстука до куртки. Сроки носки каждой вещи разные, например, у пальто — 24 месяца, а вот блузку требуется менять уже через полгода, жилет — через три. Как только сроки выходят, одежду нужно обновлять.

«Форменная одежда работникам выдавалась за 50% от ее стоимости, — рассказывает председатель ППО Свердловской пригородной компании (СПК) Елена Бондарь. — К примеру, блузка стоит 1200 руб., пальто — около 6 тыс. И сумма расходов работника достигала до 10 тыс. руб.».

Председатель первички не раз обращалась к руководству с предложением понизить процент оплаты для сотрудников.

«И получала в ответ: «денег нет». По правде говоря, руководство ничего не нарушало, частичная оплата стоимости форменной одежды законна», — уточняет Елена Бондарь.

Но уровень зарплаты в СПК невысокий, поэтому Елена не оставила этот вопрос и в сентябре прошлого года, когда компанию возглавил новый руководитель.

«На нашей первой встрече среди актуальных проблем, требующих внимания руководства, я озвучила и эту, — говорит она. — Роман Бараковских выслушал доводы и принял решение о том, что с 2020 года форменная одежда будет выдаваться бесплатно».

Сегодня на склад уже поступила часть комплектов форменной одежды, урегулирован вопрос ее выдачи без затрат для сотрудников, и в ближайшее время они начнут ее получать.

«Работники ждали этого решения, поэтому новость разлетелась мгновенно, даже несмотря на немаленький размер полигона, ведь мы работаем на двух дорогах — Свердловской и Южно-Уральской», — констатировала председатель ППО.

НОВОСТИ

СТУДЕНТЫ ИЗБРАЛИ НОВОГО ПРОФЛИДЕРА

В ходе профсоюзной студенческой выборной конференции первичной студенческой профсоюзной организации ДВГУПС единогласно председателем первички была избрана Ирина Сашко.

В этой должности Ирина Сашко сменила предыдущего студенческого профлидера Андрея Максименко, который продолжит реализацию молодежной политики в аппарате ЦК РОСПРОФЖЕЛ.

БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ УСИЛЯТ

Сотрудники служб безопасности вокзалов, аэропортов и метро со 2 марта получили право в экстренных случаях использовать электрошокеры. При этом они обязаны действовать так, чтобы вред был минимальным, и при необходимости оказать пострадавшему первую помощь.

НАЧИНАЕТСЯ ВТОРОЙ ЭТАП

Завершился прием заявок на участие в Школе молодого профсоюзного лидера. Всего было подано более 2600 заявок. Начинается второй этап ШМПЛ, который будет проводиться в форме конкурсов, проектов и семинаров профсоюзной молодежи. К нему допускаются все, своевременно подавшие заявку на участие в программе и направившие проекты в региональный организационный комитет.

ИНДЕКСАЦИЯ В ФГК

С 1 марта зарплата рабочих специальностей подразделений и транспортно-эксплуатационных участков филиалов и агентств транспортного обслуживания АО «Федеральная грузовая компания» проиндексирована на 2%.

КОНСТИТУЦИОННЫЙ ВЫХОДНОЙ

Общероссийское голосование по вопросу одобрения изменений в Конституцию РФ назначено на 22 апреля. Этот день объявлен выходным. Председатель ФНПР Михаил Шмаков разъяснил, как он будет оплачиваться. Тот, кто получает оклад, получит зарплату за отработанный период в полном объеме, то есть внеплановый выходной из нее не вычтут и отпуск за свой счет брать не придется. Тем, кто работает сдельно, этот день оплачиваться не будет.

Следующий номер газеты «Сигнал» выйдет 19 марта

КОЛДОГОВОР

Дорога окажет медпомощь

ТАМАРА МАМЧИЧ,
Дорпрофжел на Крымской железной дороге
СИМФЕРОПОЛЬ

Работники Крымской железной дороги могут пользоваться помощью по программе добровольного медицинского страхования (ДМС).

Как рассказал председатель Дорпрофжел на Крымской железной дороге Василий Полищук, вопрос о ДМС работников впервые рассмотрели в прошлом году на технико-технологическом совете дороги. А в декабре пункт об обеспечении работников медпомощью в учреждениях здравоохранения Крыма в рамках ДМС внесли в коллективный договор на 2020 год.

В феврале магистраль подписала договор страхования. И теперь железнодорожники, проработавшие на дороге не менее двух лет, имеют право через страховщика обращаться в медицинские учреждения для получения медицинской помощи и услуг.

Страховая программа включает в себя амбулаторно-поликлиническое, стоматологическое и стационарное обслуживание, а также скорую и неотложную медицинскую помощь.

Не признаются страховым случаем и не оплачиваются услуги, не входящие в программу страхования, услуги, оказанные без медицинских показаний, и заболевания, входящие в перечень исключений, такие как СПИД, ВИЧ-инфекция, психические расстройства, травмы и другие патологические состояния, возникшие при алкогольном опьянении или под воздействием наркотических, психотропных препаратов.

Для предоставления медуслуг работнику достаточно обратиться по круглосуточному телефону к представителю страховщика, описав проблему, и ему предложат ближайшее медицинское учреждение соответствующего профиля.

«В систему трудовых отношений работодателя и работников включена еще одна коллективно-договорная норма, которая повышает уровень социальной защищенности железнодорожников», — отметил Василий Полищук.

ЗАБОТА

Отдых в пансионате

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на ОЖД
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

На Октябрьской магистрали стартовал проект «Навстречу Великой Победе». Дорпрофжел на ОЖД совместно с дорогой организовал в пансионате Ленобласти отдых для ветеранов.

«Впервые идея подобного отдыха для ветеранов родилась в прошлом году и была приурочена к 75-летию полного снятия блокады Ленинграда. В этот году мы решили продолжить традицию», — говорит заместитель председателя Дорпрофжел на ОЖД Татьяна Шебалова.

Первая группа ветеранов-железнодорожников уже отправилась на недельный отдых в пансионат. В нее вошли бывшие работники предприятий Санкт-Петербургского узла, малолетние узники концлагерей, дети блокадного Ленинграда, ветераны труда. Самому старшему из них — почетному железнодорожнику Вениамину Павловичу Огневу 93 года. В войну он работал кочегаром на грузовых поездах в Вологодской области, потом служил в железнодорожных войсках, 40 лет был машинистом Мурманского локомотивного депо, а затем 10 лет возглавлял Совет ветеранов ремонтного локомотивного депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский.

В марте пройдут еще два заезда. Всего в здравнице в сосновом лесу на берегу Финского залива поправят здоровье 75 ветеранов.

КОНФЕРЕНЦИЯ

Замкнутый круг

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

Зарплата работника ООО «ЛокоТех-Сервис» привязана к выполнению основного показателя «коэффициента готовности к эксплуатации» локомотива. Однако в компании есть проблемы, мешающие его выполнению. Этот и другие вопросы обсуждали на конференции по подведению итогов выполнения Коллективного договора ООО «ЛокоТех-Сервис» Восточного полигона.

«В июле 2014 года компания перешла на полный сервис и заключила договор № 285, согласно которому была установлена определенная сумма на заработную плату работников, закупку запчастей и нового оборудования для ремонта локомотивов», — рассказывает председатель первичной профсоюзной организации ООО «ЛокоТех-Сервис» Николай Данковцев. С тех пор индексация ни разу не проводилась.

«Задача управляющей компании — создать условия для сотрудников, а сегодня эту проблему опустили на их плечи. Слесарь, пришедший на работу, должен быть в спецодежде, с исправным инструментом, у него должны быть запасные детали для ремонта — тогда он сможет выполнить все показатели на сто и больше процентов, а у компании вырастет прибыль», — уверен председатель ППО.

Средняя зарплата слесаря — 40 тыс. руб. Но из-за постоянной нехватки деталей для ремонта сотрудники не могут в полном объеме выполнить сервисное обслуживание и текущий ремонт локомотивов в соответствии с техническими условиями, а это приводит к увольнениям. Происходит отток квалифицированного персонала, на смену которому приходят необученные новички, без опыта и знания специфики работы. И здесь возникает еще один вопрос — вопрос безопасности.

Усложняется ситуация и со старением тягового состава, к примеру, в парке локомотивного депо Нижнеудинск эксплуатируют уже более 30 лет локомотивы ВЛ-85. Если раньше допустимый вес поезда составлял 4000 тонн, то сейчас эти же износившиеся машины везут по 6000 тонн.

По мнению Николая Данковцева, в компании необходимо выработать стратегию по повышению средней зарплаты, сохранению и закреплению кадров, тогда производительность ООО «ЛокоТех-Сервис» начнет набирать обороты.

Как было отмечено на конференции, коллективный договор в компании в большей мере выполняется. В частности, увеличен размер разовых выплат при рождении или усыновлении ребенка и ежемесячного пособия по уходу за ребенком, выплаты работникам при возвращении на работу после службы в вооруженных силах, дополнительные страховые выплаты родным умершего работника и неработающего пенсионера.

А в новом Коллективном договоре ООО «ЛокоТех-Сервис» на 2020–2022 годы сохранили такие важные социальные гарантии, как единовременные выплаты при увольнении на пенсию, компенсация проезда в купейных вагонах поездов дальнего следования и пригородных поездах.

В компании проходят конкурсы профессионального мастерства. Реализованы крупные проекты «Героям быть» и «Герои пера». В рамках молодежной политики в прошлом году молодых специалистов собирали на слет в Сочи. Проекты и идеи, которые ребята представляют, заносят в единую базу управляющей компании, для дальнейшей доработки и реализации.

Примером является «Цифровое депо» — пилотный проект, который реализуется на базе сервисного локомотивного депо Братское с 2018 года совместно с группой Ctrl2GO. Сегодня в депо внедрено более 30 различных цифровых и технологических решений, объединенных в одну интеллектуальную систему.

Главная цель нововведений — повышение эффективности обслуживания и качества ремонта локомотивов. За счет автоматизации процессов минимизировано воздействие человеческого фактора на качество ремонта, а также современные цифровые и технологические решения позволяют сокращать время нахождения локомотивов в депо.

СЛЕТ

Уполномоченным объявлен сбор

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В Москве 26–27 марта пройдет Второй слет уполномоченных по охране труда РОСПРОФЖЕЛ.

«На него съедутся представители всех дирекций и дорог ОАО «РЖД» — 83 человека. Участниками станут не просто избранные на него делегаты. Тем дорогам, которые в прошлом году поощрили наибольшее количество уполномоченных, предоставлена дополнительная квота по представительству на слете. В лидерах Октябрьская, Горьковская и Северо-Кавказская дороги», — рассказал заместитель руководителя технической инспекцией РОСПРОФЖЕЛ Николай Ефремкин.

От СКЖД, к примеру, приедет восемь представителей. Один из них — составитель поездов железнодорожной станции Батайск Максим Мальцев, который по итогам 2019 года стал лучшим уполномоченным.

«Для меня это не просто первый слет, а первое такое масштабное мероприятие. Готовлюсь серьезно. Ведь охрана труда — это огромный пласт. Тут и профилактика производственного травматизма, и стимулирование работодателей к улучшению условий труда и сохранению здоровья работников, и даже мотивирование граждан к здоровому образу жизни. Жду от слета новых знаний, встреч с коллегами, там ведь будут ребята с разных регионов страны, обмена опытом», — рассказал он.

Мероприятие пройдет на базе Центра научно-технической информации и библиотек.

«Рассчитываем, что участники озвучат наиболее проблемные вопросы и дадут предложения по повышению эффективности общественного контроля за обеспечением охраны труда, исключения смертельного производственного травматизма», — уточнил Николай Ефремкин.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

ВЕЛОПРОБЕГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, ПОСВЯЩЕННЫЙ 75-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

12 июня – 2 августа!

В память о советских солдатах, тружениках тыла, с благодарностью к ветеранам-железнодорожникам за их вклад в победу над фашизмом 14 команд велосипедистов проедут через города-герои и города воинской славы.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК? ЧЛЕН РОСПРОФЖЕЛ? ПРИСОЕДИНЯЙСЯ!

Пройди отбор и стань участником команды

ТЕБЯ ЖДУТ:

- сотни километров дорог
- дружная команда единомышленников
- знакомство с родной страной и ее историей
- незабываемые впечатления

ОТ РОСПРОФЖЕЛ:

- памятная велоформа
- питание и проживание
- интересная программа

ОТ ВАС:

- членство в РОСПРОФЖЕЛ
- желание испытать себя
- своим примером пропагандировать здоровый образ жизни

Впереди 14 этапов разной сложности

Северная ветка: 6 этапов
Мурманск – Москва

Южная ветка: 7 этапов
Севастополь – Москва

Памятная ветка
Прохоровка (Курск) – Москва

Заявки: Veloprobeg2020.ru

Больше информации по ссылке: https://vk.com/veloprobegrosprofzel

ПРИЕМ ЗАЯВОК ДО 1 АПРЕЛЯ

СИГНАЛ
№ 8 (992) 5–11 марта 2020 года

В 2021 году женщины смогут управлять поездами из кабины локомотивов. Ведь Минтруд исключил профессию «машинист» из перечня производств, работ и должностей с вредными или опасными условиями труда, где ограничено применение труда женщин. «Сигнал» выяснил, как к этому событию готовятся в Южной дирекции скоростного сообщения.

ПЕРСПЕКТИВЫ

Для девушек с широким кругозором

В Южной дирекции скоростного сообщения созданы все условия для приема на работу женщин — помощников машинистов. А вот с кандидатками на должность возникли вопросы. О том, как они решаются, «Сигналу» рассказал начальник ЮДОСС Валерий Борисов.

— Валерий Владимирович, откройте секрет — почему забраковали своих четырех кандидаток?

— Нет, мы их не забраковали. Напротив, мы были рады их решению стать помощниками. Но, рассмотрев все аспекты, поняли, что наши девушки не смогут чисто пройти медкомиссию, так как они уже все достаточно возрастные, чтобы начинать карьеру помощника. У одной из них недавно на плановой медкомиссии выявили ухудшение зрения, поэтому обследование на помощника она точно не пройдет.

— Тогда какой возраст вы считаете самым подходящим?

— До 30 лет, чтобы владели железнодорожной профессией, имели техническое, а еще лучше — высшее образование. Потому что сейчас мы будем брать их на должность помощника, но это же не пожизненно. А потому нужны девушки с широким кругозором, стремлением учиться и продвигаться вперед. Два-три года поездят помощником, узнают о профессии, понравится, поедут машинистом. А там, может, подоспеет целая женская колонна, и нужны будут инструкторы, ведь и география нашей дирекции уже серьезная, мы работаем по всей СКЖД.

— Как вы далеко вперед смотрите. Но пока желающих маловато, как вы собираетесь их рекрутировать?

— Обзвонил железнодорожные техникумы, которые находятся на СКЖД, переговорил с директорами, обозначил критерии отбора среди студенток. Девушки с техническим складом ума существуют, просто сейчас они учатся на другие профессии — электроподвижной состав, электротяговое хозяйство, на энергетиков и вагонников. Возможно, кто-то из них захочет сменить специальность.

Директора идеей прониклись. Так, руководитель Тихорецкого техникума железнодорожного транспорта отметил, что надо быстрее организовывать женские курсы. Да, первые девушки начнут работать у нас, но цель-то — чтобы по всему РЖД. Знаю, что и Дирекция моторвагонного хозяйства хочет видеть у себя женщин, и аэроэкспрессы, а в ЦППК уже есть девушка — помощник машиниста. Развитие обязательно будет. А почему нет? Мне в жизни встречались девушки, которые «управляют депо».

И поезда стали совсем другими. Грязные, чумазые, дребезжащие тепловозы уходят потихонечку в Лету. На нашей дороге и современные ходят. Электровозы тоже не уступают — ЭП20. Курсируют «Ласточки», «Сапсаны». Там нет ничего такого, что могло бы отпугнуть прекрасный пол от производства.

— Намеренно ищите кандидаток на Северо-Кавказской дороге?

— Конечно, ведь дирекция не сможет предоставить жилье. Первым трем-четырем работницам планируем первые года три компенсировать оплату съемного жилья, — думаю, что ДОСС в этом пойдет нам навстречу. Пытаюсь найти местных, и одна уже есть на примете — проводник «Ласточки», прошла собеседование. Считаю, что часть работы помощника машиниста она видит, знает.

В апреле в Сочи будет проходить Слет молодежи ДОСС, на который приедут и девушки тоже, и как раз нужного нам возраста. Будем присматриваться к ним, общаться, возможно, среди них найдутся подходящие кандидатуры.

— Вы определили для девушек первый участок работы Туапсе — Роза Хутор для того, чтобы они были у вас под присмотром?

— В первую очередь именно поэтому. А во-вторых, девушки — это все же некоторое ограничение, вспомним хотя бы адаптер автосцепки, весящий 26 кг. Если на этом маршруте случится неисправность электропоезда, оказать здесь помощь проще, можно обойтись без адаптера — по побережью у нас работает много «Ласточек», выручат.

— А дом отдыха локомотивных бригад к приему женского состава готов?

— Дом отдыха локомотивных бригад у нас прекрасный. Комнаты раздельные, и запас их приличный. В каждой комнате по две койки, душ, кондиционер, санузел. В данный момент мы имеем возможность дать отдельный номер каждому члену локомотивной бригады.

В тех городах, где нет дома отдыха, — в Краснодаре, Кисловодске, — через контрагента снимаем для бригад гостиничные номера. Конечно, пока женщины-помощники на этих участках работать не будут, но в будущем-то все может быть. И нам не составит труда взять для них дополнительный номер.

Так что в нашей дирекции все условия позволяют принимать женщин. Раздевалки, дом отдыха… правда, хотим немножко подремонтировать, чтобы посвежее было. В «Ласточках» хорошие бытовые условия: цивилизованный туалет, хорошая кабина управления с климатической системой. Все условия созданы, только надо начать. Думаю, все получится.

КАНДИДАТ

Первая ласточка

Первое, что замечаешь при знакомстве с ведущим инженером экономического отдела Южной дирекции скоростного сообщения Ольгой Назарычевой, — «ну какая же красавица!» А потом уже: «собранная, строгая». Ольга — одна из четырех представительниц дирекции, пожелавших переквалифицироваться на профессию «помощник машиниста электропоезда». И, как знать, вдруг именно ей повезет одной из первых водить поезда.

«Так как правительство пересмотрело перечень «вредных профессий», нам, женщинам, дан шанс получить такую, о которой раньше и мечтать-то не смели, — рассказывает о своем решении Ольга Назарычева. — Где-то полгода назад ОАО «РЖД» провело анкетирование среди сотрудников–женщин, которые допускают возможность переквалифицироваться на профессию «помощник машиниста электропоезда». Так что я в списке кандидатов».

Ольга восприняла предложение компании как интересную возможность. «Это престижно и необычно только потому, что женщин-машинистов у нас в стране нет. Я слышала только про Елену Лысенко из Подмосковья, которая работает помощником машиниста электропоезда».

По ее словам, в управлении электропоездом нет ничего такого, что женщина не смогла бы сделать. Та же внимательность, бдительность. «На любую неисправность или нестандартную ситуацию на железной дороге всегда есть дежурный, а у нас еще и представитель «Сименс», создавший «Ласточку». Есть правила и инструкции, регламенты и нормативы, которые нужно знать и тщательно соблюдать», — считает Ольга Назарычева.

Она отмечает, что в работе локомотивной бригады есть такие неприятные ситуации, как пострадавший от собственной невнимательности на путях человек. «Сбили человека. Такое, к сожалению, не редкость. У меня эмоциональный фон стабильный, но в глубине души любой будет переживать. Рассчитывать тут можно только на свою выдержку, не паниковать и сделать все возможное, если человеку еще можно помочь. А в противоположном случае — научиться с этим жить. Главное — не выгореть эмоционально на этой почве. Но в любой работе есть свои нюансы. Взять следователей, патологоанатомов, хирургов, неонатологов, криминалистов, среди них много женщин, и они ведь как-то справляются», — рассуждает Ольга.

В связи с особым расположением железнодорожных путей в сочинском регионе, люди через пути идут постоянно. В глубине души их можно понять — море, отдых. «Зачастую гибнут дети… Поэтому мы в рамках экскурсий проводим обучение, приглашаем школьников к себе, показываем, что такое человек на пути, стараемся донести правила поведения на железной дороге», — рассказывает Назарычева.

Зачастую слышишь, как мужчины-машинисты сетуют, что в силу профессии почти не бывают дома. Ольга говорит, что к командировкам относится положительно, что семья у Назарычевых. как у итальянцев, — все бабушки-дедушки живут в одном доме. А потому двоих детей есть на кого оставить.

«Я и на мужа могу детей оставить, мы в семье равносильны. Муж, кстати, помощник машиниста. Ведем с ним переговоры, чтобы стал машинистом, это же шаг вперед. Думаю, если он увидит, что я без пяти минут помощник, это его простимулирует. Считаю, что учиться, повышать свои знания нужно всю свою жизнь, вне зависимости от занимаемой должности. Мир ведь не стоит на месте», — уверена Ольга.

СТРАТЕГИЯ

Эксперименты на сети

Этим летом в 12 учебных центрах профессиональных квалификаций ОАО «РЖД» начнут подготовку женщин по профессии «помощник машиниста».

«В каждом филиале ОАО «РЖД», где планируется работа женщин-машинистов, определены конкретные участки с легким профилем или какими-то другими параметрами, где возможна обкатка, определен тип подвижного состава, место, где будут отдыхать локомотивные бригады, — рассказал заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ, главный технический инспектор труда профсоюза Алексей Налетов. — Чтобы, когда настанет время, считается, что это будет январь следующего года, женщины уже могли приступить к работе».

Центральная дирекция моторвагонного подвижного состава будет экспериментировать на всей сети, Дирекция тяги — на девяти дорогах, Дирекция скоростного сообщения — в двух подразделениях — Южной и Московской ДОСС.

Кстати, с начала марта Московская дирекция скоростного сообщения приступила к отбору представительниц прекрасного пола для работы на «Ласточках». В проекте будут задействованы 10 женщин.

Кандидаты должны быть старше 18 лет с образованием не ниже среднего. Отбор состоит из нескольких этапов, которые позволят определить их готовность к работе на железнодорожном транспорте. А успешное прохождение всех этапов даст кандидату право на обучение в учебных центрах.

«Надо, чтобы и в учебных центрах профессиональных квалификаций условия проживания и санбыта соответствовали нормам. Возможно, что в данный момент еще не все дома отдыха локомотивных бригад готовы к приему женщин. Профсоюз предлагал делать их по гостиничному типу. Принято решение при реконструкции и при строительстве новых домов это учитывать. То есть не перестраивать специально «под женщин», а во время капремонта переделывать по гостиничному типу. Я осмотрел два дома отдыха Южной ДОСС, они выглядят, как гостиница. Был в Петербурге, там комната гостиничного типа на две койки, тут же душ и туалет. Женщинам будет комфортно», — отметил Алексей Налетов.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Маршрут вдоль моря

В Южной дирекции скоростного сообщения определили участки, на которых в скором будущем смогут работать женщины — помощники машинистов и машинисты электропоезда. О бытовой и технической составляющей «Сигналу» рассказал заместитель начальника Южной дирекции скоростного сообщения Петр ФИНЕВИЧ.

— Работаем на опережение, потому что кроме обновленного Перечня запрещенных для женщин работ, законодательного основания обучать женщин профессии «помощник машиниста» сейчас нет. Мы находимся в ожидании и параллельно готовим базу для обучения и работы женщин на «Ласточках». Уже определились с участками пригородного сообщения Туапсе — Имеретинский курорт — Роза Хутор. Выбрали их потому, что здесь достаточно спокойное движение, и для женщин-первопроходцев они будут менее трудоемки.

Обучение на помощника машиниста длится полгода. Учиться женщины будут в техникуме и проживать там же, в общежитиях. Получив свидетельство помощника, женщина приходит в нашу дирекцию, сдает экзамены, в том числе по электробезопасности, охране труда, знанию конструкции подвижного состава.

Затем включается система подготовки Дирекции скоростного сообщения — обучение работы на «Ласточке», экзамены, стажировка, получение свидетельства помощника машиниста электропоезда и устройство на работу. С того момента, как женщина пошла учиться, и пока она получит права помощника, пройдет не менее года.

Пункт заступления на смену будет один и у мужчин, у и женщин — у дежурного по депо на втором этаже дирекции. Сотрудницы будут являться в общем порядке, проходить медосмотр, на общих основаниях будет контролироваться подготовка и к выходу на линию.

В дирекции уже определено помещение, в котором для женщин обустроят раздевалку, душевую кабину, санузел и шкафчики для личных вещей.

По электропоезду никаких разделений по гендерному признаку не предусматривается. Все то же самое, что выполняет помощник-мужчина, будет выполнять и помощник-женщина. Однако надо отработать регламент действий помощника-женщины при возникновении нестандартных ситуаций, при непроизводственном травматизме, при экстренных торможениях.

Понятно, что в кабине она будет не одна, а с машинистом-мужчиной. Тем не менее, работа такой бригады будет не совсем обычной. А если говорить о том, что женщина будет машинистом, в этом случае возникнет больше нюансов.

Например, есть такое устройство, как адаптер автосцепки, применяющийся при невозможности дальнейшего следования электропоезда своим ходом. Его вес 26 кг, и навешивается он вручную, причем, поднимать его нужно достаточно высоко от земли и фиксировать на автосцепке «Ласточки».

Применение адаптера автосцепки — стандартная ситуация для локомотивных бригад, они этому обучаются. У нас в ЮДОСС есть маршруты, где машинист работает без помощника: Адлер — Майкоп и Краснодар — Ростов-на-Дону. Согласно нормативу, если поезд управляется машинистом в одно лицо, то в поезде обязательно будет поездная бригада, которая по рации может связаться с машинистом. А начальник поезда должен раз в три часа заходить к машинисту, проверять его состояние.

Согласно нормативным документам ОАО «РЖД» мы имеем право привлекать поездную бригаду к устранению неисправностей. То есть вполне возможно, что начальники поездов или старшие проводники в экстренных случаях будут помогать женщине применять адаптер автосцепки. Не исключено, что в будущем это станет их обязанностью.

Но на участке, который определен для работы женщин, пока не хотим запускать управление в одно лицо, потому что на нем много экстренных торможений — железная дорога проходит вдоль моря, и люди постоянно перебегают ее перед поездами. Ситуации, когда надо пострадавшего доставать, к сожалению, встречаются. Не каждый мужчина выдержит, а женщина и подавно.

Считаю, что решение стать машинистом должно быть осознанным, чтобы было желание углубиться во все нюансы. То есть человек должен быть не молоденьким. Однако для работы в кабине управления нужен молодой работник, потому что нагрузки на организм все же большие. Не зря же всегда поезда водили мужчины. Тут ведь и явки в два часа ночи, а дома дети, семья, и нужно увязать работу и быт, все подстроить.

Материалы подготовила Елена ПАВЛОВА, корр. «Сигнала»

В этом году исполняется 115 лет РОСПРОФЖЕЛ. Менялись его названия, лидеры, но неизменной оставалась цель, достижение которой и сегодня объединяет всех членов профсоюза, — право человека труда на уважение, безопасный труд и достойную зарплату.
История профсоюза — неотъемлемая часть истории страны. «Сигнал» продолжает серию публикаций, посвященную этой теме.

УВЛЕЧЕНИЕ

Профессиональный интерес

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

РОСПРОФЖЕЛ — 115 лет, коллективному договору — 98. Железнодорожникам потребовалось 17 лет, две революции, одна мировая и одна гражданская война, чтобы добиться права вести диалог с администрацией. Лучше всех о том, с каким трудом они его получили, знает, пожалуй, эксперт департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Марина Анисенко — внештатный историк профсоюза.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

На страницах старых газет — история профсоюза

«История профсоюза меня заинтересовала случайно, — рассказывает она. — Это был скорее профессиональный интерес, не могу сказать, что я и раньше увлекалась историей».

В профсоюз Марина Анисенко (на фото слева) вступила еще на первом курсе МИИТа, затем была членом профсоюза железнодорожников Казахстана, когда жила и работала там. Вернувшись в Россию, вступила в РОСПРОФЖЕЛ.

«В 2006 году я устроилась работать в дистанцию пути и сразу же, в первый рабочий день, написала заявление в профсоюз», — вспоминает она.

В ПЧ, а затем в управлении Московской дороги Марина Анисенко работала инженером по труду, а также занималась разработкой коллективного договора. Поэтому, когда ей предложили должность в отделе социально-экономической защиты Дорпрофжел на МЖД, а затем и в аппарате ЦК профсоюза, не колебалась, менять место работы или нет.

«В управлении я готовила дополнительные соглашения к коллективному договору, принимала участие в заседаниях комиссии по его разработке, — поясняет Марина Анисенко. — Мне эта работа нравится. А уже став работником профсоюзной структуры, я продолжила ей заниматься, только, так сказать, с другой стороны».

Вполне закономерно, что, когда Марина Анисенко с головой погрузилась в проблемы социального партнерства, ей стало интересно — где его истоки?

«На сайте РОСПРОФЖЕЛ я прочла заметку о том, что первый коллективный договор был заключен в 1922 году. И вспомнила, что в Музее железнодорожного транспорта Московской дороги видела в качестве экспонатов коллективные договоры разных лет», — вспоминает она.

Там нужного документа не оказалось, и поиски оригинала текста первого коллективного договора привели ее в Центр научно-технической информации и библиотек ОАО «РЖД». Оказалось, что там хранится огромное количество материалов, касающихся деятельности профсоюза железнодорожников с первых дней его существования.

«На Всероссийском совещании «Цектрана» (Центральный комитет транспортников объединенного союза работников железнодорожного и водного транспорта) в декабре 1920 года была принята резолюция Льва Троцкого, в которой говорилось, в том числе, и о необходимости организации библиотечно-архивного дела в профсоюзе, — говорит Марина Анисенко. — Видимо, поэтому документы со всех Дорпрофсожей стекались в Центральную научно-техническую библиотеку Народного комиссариата путей сообщения, которая сейчас является библиотекой РЖД. И поэтому здесь сохранились отдельные коллективные договоры и другие документы».

Найденные документы только подогрели интерес Марины к истории профсоюза. Она взялась за изучение подшивки газеты «Гудок». В то время это был официальный печатный орган профсоюза железнодорожников, на ее страницах печатались материалы съездов, статьи о ходе коллективно-договорной кампании, шло обсуждение уже принятого документа.

В «Гудке» удалось найти ссылки на книги о профсоюзном движении железнодорожников, изданные в Книгоиздательстве Цектрана, на статьи в газете «Вечерняя почта» и журнале «Железнодорожная жизнь».

«Когда я заказала этот журнал в Российской государственной библиотеке, даже библиографы заинтересовались, что я в нем ищу, — смеется Марина Анисенко. — А в нем, между прочим, большая статья первого председателя Всероссийского железнодорожного союза Владимира Переверзева, в которой подробно изложено, как в 1905 году железнодорожники боролись за свои права».

По мере изучения пожелтевших от времени страниц история создания профсоюза железнодорожников обрастала новыми подробностями и наполнялась новыми красками.

«Я теперь по-другому смотрю на революцию и забастовки, — комментирует Марина. — Это беспорядки, это раненые и погибшие. Еще Переверзев писал, что к забастовкам нужно подходить продуманно, чтобы не парализовать жизнь страны и чтобы люди не пострадали».

В планах у Марины Анисенко — продолжить изыскания, главное, найти для этого время. Собранного материала уже хватает на книгу о становлении профсоюза железнодорожников, и в этом году будет издана брошюра по социальному партнерству, куда вошли, в том числе, найденные ею материалы.

Но остались еще лакуны, которые ей бы хотелось заполнить. Например, что взято за основу первого генерального коллективного договора, как сложилась судьба Владимира Переверзева, который в 1907 году эмигрировал, но вернулся в Россию накануне Февральской революции.

«Может быть, у кого-то из читателей газеты «Сигнал» сохранились в архивах материалы по истории профдвижения железнодорожников или хотя бы ссылки на них, — говорит Марина. — Я была бы благодарна за любые подсказки».

> **«Может быть, у кого-то из читателей газеты «Сигнал» сохранились в архивах материалы по истории профдвижения железнодорожников или хотя бы ссылки на них, — говорит Марина. — Я была бы благодарна за любые подсказки».**

ВЕХИ

История: техническая инспекция труда

✓ **1908 год** — создание технической инспекции труда профсоюза. Тогда инспекция состояла из кондукторов, проводников, стрелочников, в ней не было ни одного человека с высшим образованием. И занималась инспекция в основном расследованием несчастных случаев на производстве, когда ежегодно гибли 20 работников из каждой тысячи.

✓ **Май 1918 года** — декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «Об инспекции труда».

✓ **1920 год** — принимается положение по охране труда. Реформируется отдел ЦК профсоюза по охране труда. Утверждается штат инспекторов в количестве 125 человек.

✓ **1930–1940 годы** — уменьшаются правомочия инспекции в области надзора за соблюдением трудового законодательства, происходит ее переориентация на надзор за соблюдением охраны труда и технических условий труда работников.

✓ **1960-е годы** — ЦК профсоюза выступает организатором проведения ежегодных конкурсов на лучшее предложение по охране труда.

✓ **Август 1966 года** — утверждено Положение о техническом инспекторе труда, закрепившее новые полномочия инспектора, которому предоставлялось право запрещать работу на отдельных производственных участках, стройках и машинах при обнаружении нарушений, из-за которых может быть причинен ущерб здоровью работников.

✓ **1994 год** — закрепление на государственном уровне, что госнадзор и контроль за соблюдением законодательства о труде и охране осуществляются Федеральной инспекцией труда при Министерстве труда РФ и госинспекциями на местах. Но инспекция труда профсоюза продолжила контролировать выполнение трудового законодательства.

✓ **2015 год** — техническая инспекция труда полностью укомплектована квалифицированными инспекторами с высшим техническим образованием и опытом практической работы на производстве. Основам охраны труда обучены более 1340 освобожденных и неосвобожденных председателей ППО, 30% из которых по результатам тестирования получили удостоверения «Внештатный технический инспектор труда».

РЫБАЛКА

Большой улов

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

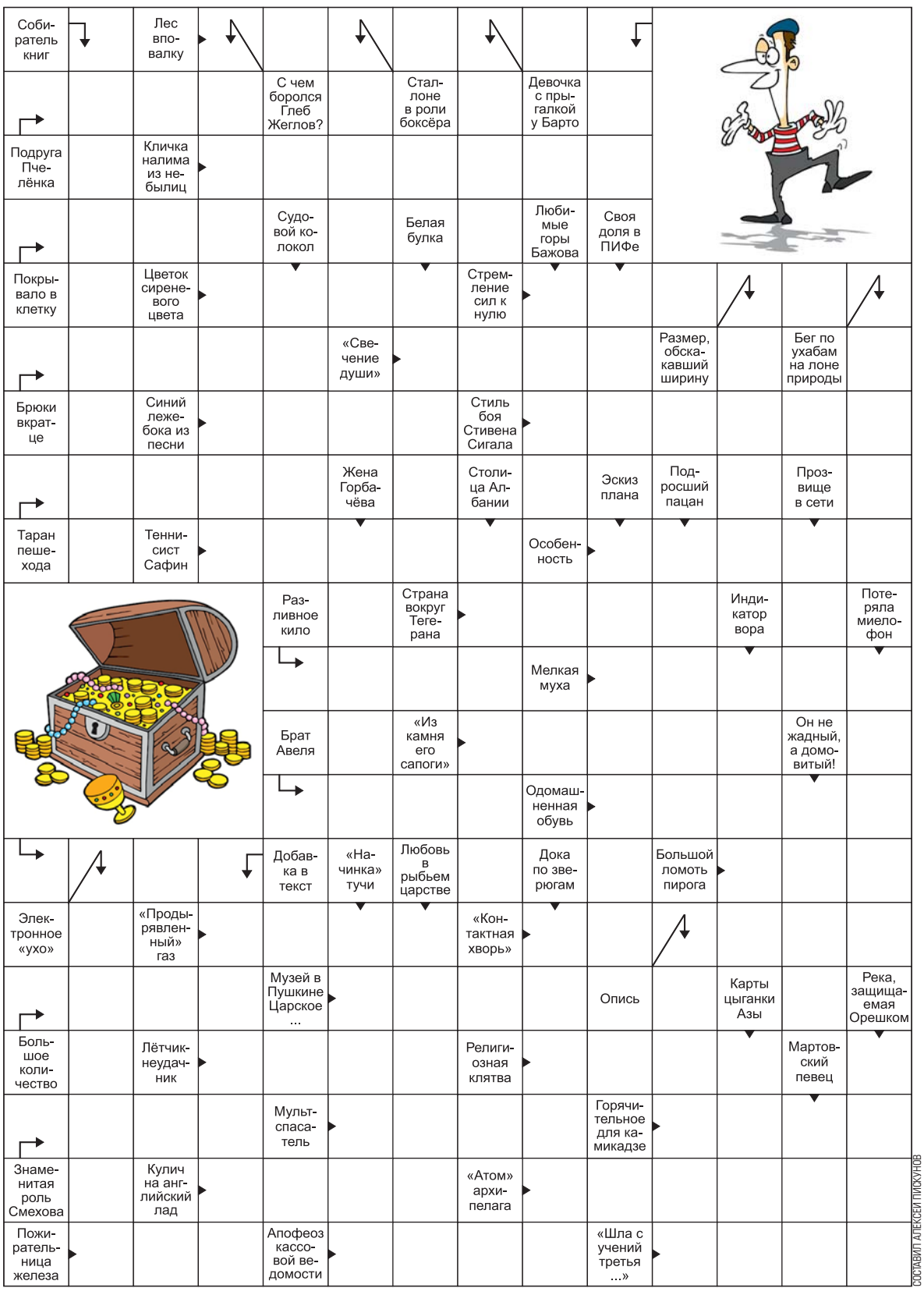
Первичная профсоюзная организация Уссурийского локомотиворемонтного завода (УЛРЗ) совместно с первичкой 322-го авиаремонтного завода, расположенного в селе Воздвиженка, провели товарищеский чемпионат по подледному лову.

Соревнование проходило в бухте поселка Тавричанка. Как рассказал заместитель председателя ППО УЛРЗ Максим Наталенко, хорошая погода и отличное настроение сделали праздник ярким для более чем 40 участников. Они, разбившись на команды, старались добыть как можно больше рыбы.

ФОТО МАКСИМА НАТАЛЕНКО

По правилам первое место в командном зачете должна была занять команда с самым большим уловом.

После окончания времени, выделенного на состязание, прошел этап взвешивания. С помощью электронных весов арбитр, взвесив все предъявленные уловы, определил победителей. И первое место заняла команда комплектовочного цеха УЛРЗ с уловом в 3,9 кг. Победителям вручили переходящий кубок и сертификаты в рыболовный магазин. Все призеры также получили поощрительные призы.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 7

По горизонтали: Скрипач. Межа. Министр. Вино. Лото. Эпилог. Семен. Соха. Тени. Оханье. Полигон. Канат. Сажа. Аист. Берн. Песня. Клинт. Эссе. Наука. Коп. Пух. Ожог. Кабала. Врач. Кола. Трут. Корм. Лира. Лига. Куба. Маяк. Джокер. Жгут. Рагу. Вася.

По вертикали: Демисезон. Самолетик. Ранет. Пост. Черепаха. Онега. Осина. Эхо. Лента. Грека. Нонсенс. Танкер. Стена. Жан. Спинка. Ступа. Ямаха. Куль. Керлинг. Почтамт. Окуляр. Готика. Какаду. Бурков. Мука. Заря. Бес.

ИСТОРИЯ

Детище железных дорог

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Вряд ли кто над этим задумывался, но железнодорожники — единственные из транспортников, имевшие свои театры, притом как минимум дважды на протяжении истории российских стальных магистралей.

Впервые это произошло летом 1896 года во Пскове по инициативе начальника второго участка тяги Санкт-Петербург-Варшавской железной дороги Роберта Прейса — на свои средства он выстроил неподалеку от паровозного депо летний театр и набрал кружок энтузиастов-любителей. Первые же спектакли прогремели на весь город, и народ в новый театр потянулся. Количество зрителей доходило до полутора тысяч человек, но в 1899 году Прейса из Пскова перевели «на повышение», и, оставшись без руководителя, театр прекратил работу. Возобновить ее пытались в 1906–1907 годах инженеры-путейцы Хитаров и Ремер, старавшиеся делать спектакли на профессиональную тематику (к примеру, ставилась комедия в трех действиях Яна Кащика «Железнодорожники»), но что-то у них не заладилось.

Идею реанимировали весной 1925 года в Москве в ЦК профсоюза железнодорожников. Тогда благодаря поддержке НКПС на свет появился Московский передвижной театр драмы и комедии, который возглавил один из руководителей клуба железнодорожников Мосузла (имени Кухмистерова) Кирилл Голованов.

Театр размещался в поезде и курсировал по всей сети железных дорог, проделав за первые пять лет работы путь в 72 тыс. км. Основными его зрителями были железнодорожники, но представления устраивались и в городах и поселках в пределах досягаемости от железнодорожных станций.

Поначалу театр работал как «живая газета», но постепенно в репертуаре появились полноценные спектакли из русской и зарубежной классики, а также современных советских авторов. Александр Афиногенов, например, специально для передвижного театра написал пьесу «Далекое», действие которой происходило на дальневосточном полустанке.

В 1931 году театр переименовали в Московский театр транспорта. Актеры и персонал жили в двух купейных вагонах. Готовили и обедали в вагоне-столовой, стирали и мылись в вагоне-бане. Имелись вагоны для декораций и репетиций, а также грузовая платформа, которая часто становилась сценой. Конечно, на колесах жилось непросто. Но трудности на энтузиазм не влияли.

В 1944 году театр получил московскую прописку на улице Казакова, в доме 8а во дворе бывшего локомотивного депо Москва-Курская.

Годами расцвета театра стали 1940–1950-е. В нем ставили Шекспира и Островского, Горького и Арбузова. На его сцене играли Эмилия Мильтон, Владимир Зельдин, Мария Миронова, Леонид Утесов.

«Работать в этом театре считалось престижным, — вспоминал бывший его главный режиссер и худрук Сергей Яшин. — И в немалой степени потому, что оклады в нем благодаря заботе железной дороги были намного выше, чем в других театрах. Все сотрудники — от артиста до гримера — приравнивались к железнодорожникам и имели весьма существенные льготы. Некоторые получили звание почетного железнодорожника».

Все враз изменилось в 1959-м. Тогда все ведомственные театры решением свыше были переданы Минкульту. А поскольку в том году отмечалось 150-летие со дня рождения Гоголя, то бывший Театр транспорта стал Театром имени Гоголя.

ФОТО АВТОРА

СТИЛЬ

Палитра нового сезона

Виктория АНДРЕЯНОВА — тот самый художник-модельер, с легкой руки которого российские железнодорожники переоделись в серую с красным форму. В созданных ею моделях форменной одежды сейчас ходят работники не только ОАО «РЖД», но и московского метро.

— Виктория, в одном из интервью вы сказали, что одежда, как лакмусовая бумажка, показывает, насколько человек в ладу с собой. Если применить это к россиянам, что вы видите?

— Диагноз «большая неодетая страна» я поставила еще в начале своей карьеры. Собственно, я и мечтала об этом — одеть своих соотечественников. И долгое время я воспринимала работу как миссию: мне хотелось сделать абсолютно всех женщин счастливыми. И те 30 лет, что я занимаюсь своим делом, я бью в одну точку.

Конечно, страна менялась, и я менялась вместе с ней. Если в Советском Союзе все женщины были женственными, а все мужчины — мужественными, то со временем гендерные границы стерлись. И вот это для меня как для дизайнера очень привлекательно. Я имею возможность работать с формой как архитектор, а не как закройщик.

— Однако дизайнерские вещи стоят недешево.

— Да, это так. Человек с зарплатой в 30 тыс. руб. не может себе это позволить. Но даже на рынке можно гармонично одеться. Там всегда есть возможность найти футболку, например, в горошек, темно-синие брюки, надеть нитку искусственного жемчуга — и образ готов.

Но прежде, чем обновлять свой гардероб (или как теперь говорят, «сделать апгрейд» гардероба), полистайте модные журналы, почитайте, посмотрите, что пишут блогеры, что предлагают модные дома. И после этого, выбрав или придумав, какой ты хочешь быть, уже идти на шопинг!

— Вы упомянули темно-синие брюки. И в новой коллекции форменной одежды, недавно разработанной вами для работников вокзального комплекса, тоже применили темно-синий цвет. Это веяние в моде?

— Сегодня темно-синий снова актуален. Критики моды называют этот цвет «новым черным». И действительно, в нем столько жизни и столько глубины, что его стоит попробовать каждой женщине. Ведь он практически всем к лицу. Поэтому, приступая к разработке коллекции форменной одежды для вокзального комплекса, попросила у заказчика разрешения отступить от брендбука, чтобы подойти к выбору цвета менее формально.

Основой стал темно-синий цвет и дополнительно к нему — терракотовый. Столь элегантное сочетание цветов дало новое, свежее прочтение формы, в которой теперь будут ходить работницы вокзального комплекса.

ФОТО АВТОРА

Показ разработанной Викторией Андреяновой коллекции форменной одежды для работников вокзального комплекса в VIP-зале Казанского вокзала

— Виктория, скоро 8 Марта — первый весенний праздник. Что будут носить в наступающем весенне-летнем сезоне?

— В нынешнем году мы предлагаем одежду, в которой, в полном согласии с трендами, будут заметны элементы форменности, давно взятые на вооружение современной модой. Это стиль сафари, клапаны, погоны, паты, рубашечный крой, очень комфортные силуэты, рубашки под пояс, брюки-кюлоты, принты, французский морской стиль.

Желаю любимым женщинам лелеять свою индивидуальность, любить себя истинную, баловать себя сейчас, а не когда-нибудь «шесть килограмм спустя», больше улыбаться и флиртовать.

А тем женщинам, которые на работе носят униформу, — относиться к этому творчески. Ведь и форму каждая носит по-своему, внося в образ свою индивидуальность. Всегда удивляюсь и восхищаюсь тем, как по-разному смотрится одна и та же вещь в зависимости от того, на ком она надета.

Беседовала
Ирина ПАВЛОВА

АКЦИЯ

Студенты на срочной службе

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

В Иркутском государственном университете путей сообщения разбирали на скорость автоматы, соревновались в поедании печенья, проверяли меткость стрельбы и знание фактов истории Великой Отечественной войны.

Акцию, посвященную Дню защитника Отечества, провела первичная профсоюзная организация студентов ИрГУПС.

«С самого утра юноши получали шуточные ППОвеСтки, призывающие к прохождению особой срочной службы, которая длилась один учебный день», — рассказывает студентка, одна из организаторов Оксана Леонова.

В перерывах между парами желающие могли пройти тест на знание истории Великой Отечественной войны. По словам Оксаны, многие ребята показали хороший результат.

Затем парням предстояло испытать свою ловкость и попасть в воздушные шарики, за которыми были спрятаны сладкие призы. А главным «недругом» призывников оказалось сухое печенье. Ребятам нужно было его съесть на скорость без единого глотка воды. Когда недруг был повержен, бойцы перешли к следующему испытанию — оказанию первой медицинской помощи.

Завершающим этапом срочной службы стало знакомство с видами оружия, которое можно было посмотреть, собрать и разобрать на скорость.

А чтобы об акции осталась память, организаторы подготовили шуточные военные билеты. «Перед началом соревнований мы сфотографировали участников, и пока они справлялись с заданиями, вклеили фотографии в военник», — рассказал председатель первичной профсоюзной организации студентов ИрГУПС Никита Протасов.

Кстати, военную службу могли пройти девушки, а также преподаватели. В акции приняли участие более двухсот человек.

ФОТО АВТОРА

ФОТОФАКТ

На вокзале Усинск Северной дирекции железнодорожных вокзалов профсоюзные активисты провели игру «Поле чудес». Профгрупорг вокзала Валерия Шавардеева при помощи уборщика производственных помещений Ирины Курылевой и слесаря-ремонтника Александра Подалко устроили для коллектива праздник, организовав игру в стиле телепередачи «Поле чудес». Они смастерили игровой барабан, подобрали и загримировали ведущего, подготовили призы, придумали задания. Победителем игры стал станционный рабочий Анатолий Еленский.

ЛЫЖИ

Слалом-гигант для машинистов

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

В эксплуатационном локомотивном депо Облучье прошли соревнования по горнолыжному спорту в дисциплине слалом-гигант.

В организованных первичкой депо соревнованиях на горнолыжной базе «Сопка змеиная» приняли участие 30 деповчан.

Как рассказал председатель депо Евгений Момот, несмотря на двадцатиградусный мороз, лыжники получили заряд положительных эмоций и помимо соревновательной программы покатались в свое удовольствие.

Победители определились по сумме двух попыток спуска. В категории до 40 лет первое место занял помощник машиниста Максим Спицын, второе — начальник отдела Петр Беззубко, третье — машинист Степан Павловский.

В категории старше 40 лет победу одержал ветеран депо Валерий Чижов. Вторым стал машинист Дмитрий Кротов, третьим — машинист Дмитрий Михалковский.

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

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

Телефон: 8 (499) 262-17-66
Факс: 8 (499) 262-08-13
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd
Интранет: http://10.248.11.133 volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.
ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.
Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 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, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати: 29866
Общий тираж: 108579 экз.
Номер подписан: 03.03.2020 г. №