Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 24 (1008)
16—22 ИЮЛЯ
2020 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

АКЦИЯ

Колесо памяти

ФОТО ДМИТРИЯ ПОЛЕВОВА

ТАМАРА МАМЧИЧ,
Дорпрофжел на Крымской железной дороге
СЕВАСТОПОЛЬ

В Севастополе 12 июля стартовал велопробег, посвященный 75-летию Великой Победы.

Даже палящее солнце не испугало участников торжественного старта, которые собрались на площади Нахимова. Единая спортивная форма, флаги и баннеры с логотипом велопробега, РОСПРОФЖЕЛ, Крымской железной дороги, духовой оркестр придавали мероприятию торжественности и привлекали внимание горожан и гостей Крыма.

На митинг собрались более 100 железнодорожников и 30 велосипедистов. Они почтили память погибших в Великой Отечественной войне минутой молчания, возложили венки и цветы к мемориалу обороны Севастополя.

«Сегодня старт первого из этапов велопробега, посвященного 75-летию Великой Победы и 115-летию РОСПРОФЖЕЛ. Это хороший повод вспомнить тех, кто ценой своей жизни сохранил мирное небо для нас», — сказал председатель Дорпрофжел на Крымской дороге Василий Полищук.

Сигналом к движению велосипедистов послужил оружейный залп, а разрешение на старт капитан команды Алексей Киташов получил от заместителя председателя РОСПРОФЖЕЛ Наталии Буровой.

Участники пробега выехали с площади Нахимова и проследовали по центральным улицам города-героя Севастополя до мемориального комплекса «Сапун-гора», где возложили цветы к обелиску Славы воинам-освободителям, посетили диораму «Штурм Сапун-горы 7 мая 1944 года», а также набрали горсть земли, которую передадут в музей Москвы на Поклонной горе. Затем капитан команды, развернув флаг велопробега, повел авангардную группу по маршруту Севастополь — Симеиз.

Крымский маршрут пройдет через населенные пункты, где в годы Великой Отечественной войны шли ожесточенные бои, а его конечной точкой на полуострове станет город-герой Керчь. Велосипедисты через Крымский мост отправятся в Тамань, проехав 700 км от Севастополя до Новороссийска.

Мотивация у участников мероприятия разная. «Очень хотел проехать там, где воевал и похоронен мой дед, недалеко от Новороссийска. Поэтому и выбрал этот маршрут», — рассказал «Сигналу» машинист Восточно-Сибирской железной дороги Тимофей Цирульников.

По словам начальника цеха дефектоскопии Симферопольской дистанции пути Крымской дороги Влада Юдина, он намеревался не только почтить память подвига дедов, но и доказать коллегам, что у велосипеда немало преимуществ перед другими средствами передвижения.

А для представительницы Октябрьской магистрали Татьяны Сачек из Петрозаводска важным было проверить свои силы. «Катаюсь на велосипеде больше 10 лет, но в мероприятии такого масштаба участвую впервые. Хочу познакомиться с историей Крыма и отдать дань уважения тем, кто на передовой и в тылу приближал День Победы», — сказала она.

Продолжение темы на стр. 8

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Наталия БУРОВА,
заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ:

— Основная цель велопробега — дань памяти советским солдатам, труженикам тыла, ветеранам-железнодорожникам за их вклад в победу над фашизмом, патриотическое воспитание молодого поколения, привлечение работников и членов их семей к здоровому образу жизни.

Участникам велопробега предстоит проехать по трем маршрутам, проложенным по территориям линии фронта Великой Отечественной войны. Они стартуют из Севастополя, Мурманска и Прохоровки. Пункт назначения севастопольцев и мурманчан — Москва, а участники велопробега из Прохоровки завершат его в Воронеже.

ВЫПЛАТИЛИ НЕДОПЛАЧЕННОЕ СТР. 2

ПО ДОБРОЙ ВОЛЕ СТР. 3

КОНФЛИКТА ПОКОЛЕНИЙ НЕ БУДЕТ СТР. 5

СВОЙ ЧЕЛОВЕК СТР. 6

НОВОСТИ

ЗДОРОВАЯ КОМПАНИЯ

В компании «РЖД» утверждена Концепция здорового образа жизни на 2020–2025 годы. Она предусматривает укрепление здоровья работников, отказ от вредных привычек, повышение физической активности и избавление от стресса. Формирование здоровой среды на рабочих местах должно снизить заболеваемость и повысить производительность труда.

Концепция включает девять основных направлений: профилактику потребления табака, снижение потребления алкоголя, здоровое питание на рабочем месте, повышение физической активности, сохранение психологического здоровья и благополучия, профилактическую медицину, условия труда, просветительскую работу, мотивацию.

ДЕТИ В ЛАГЕРЕ

Более двух тысяч детей стали участниками второй виртуальной смены лагеря «Страна железных дорог онлайн». Как и в первую смену, «путевки» получили дети 10–17 лет из семей железнодорожников по заявкам родителей, а также воспитанники детских железных дорог, «Кванториумов» и отраслевых школ.

Организаторы обновили программу и подготовили для отдыхающих новые мастер-классы. Главный принцип онлайн-лагеря — максимальное вовлечение ребенка, как во время обычной смены.

ДЕНОМИНАЦИИ НЕ БУДЕТ

Председатель Банка России Эльвира Набиуллина прокомментировала публикации о возможной деноминации рубля и опровергла такую возможность. По ее словам, никаких денежных реформ регулятор не рассматривал и делать это не планирует, так как в стране все в порядке и с номиналами, и с рядом банкнот.

ОГРАНИЧЕНИЯ СНИМАЮТСЯ

С 15 июля отменена обязательная двухнедельная изоляция для прибывающих в страну. Постановление главы Роспотребнадзора Анны Поповой опубликовано на интернет-портале правовой информации.

Теперь иностранным гражданам необходим документ на русском или английском языках с отрицательным тестом на коронавирус, взятым не ранее чем за три дня до прибытия в Россию. Россияне же смогут показать результаты теста на коронавирус или сдать его уже дома. Если такого теста нет, дается три дня для его прохождения.

ДОХОД

Выплатили недоплаченное

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

При содействии правовой инспекции Дорпрофжел на Московской дороге в первом полугодии железнодорожникам возвращено более 3 млн 400 тыс. руб.

Членам профсоюза оплатили время прохождения медицинского обследования

Юристам поступали жалобы на невыплату премий, неоплату прохождения медосмотров. Так, положительно были решены коллективные обращения работников ПМС-58 (Софрино), ПМС-97 (Смоленск), Бекасовской дистанции сигнализации, централизации и блокировки. Им была выплачена премия в 1 млн 302 тыс. руб.

Работникам моторвагонных депо Лобня, Железнодорожная возместили часы прохождения медицинского обследования, предусмотренные коллективным договором. Сумма выплат составила почти 250 тыс. руб.

Сотрудникам детского сада № 67 в Брянске вернули 330 тыс. руб. — доплату к зарплате до размера прожиточного минимума в регионе.

«Причины того, что деньги не выплачиваются сразу, разные, — говорит главный правовой инспектор Дорпрофжел на МЖД Наталья Агапова. — Например, сотрудники ПМС были лишены премии за отказ технических средств. Руководство посчитало, что он произошел по их вине, однако при выяснении обстоятельств оказалось, что это не так. Работодатель согласился с результатами проверки и выплатил премии».

Правозащитной работой на Московской магистрали занимаются 72 внештатных правовых инспектора. За шесть месяцев этого года они провели 333 проверки, выявили и устранили более 200 нарушений. Железнодорожникам возвращено почти 950 тыс. руб.

Например, по результатам проверок председателя первичной профсоюзной организации локомотивного эксплуатационного депо Рязань Жанны Рюминой работникам выплатили около 185 тыс. руб. — это премии, материальная помощь к отпуску.

В эксплуатационном локомотивном депо им. Ильича сотрудникам возвратили деньги за работу с Книгой замечаний машинистов, а двум машинистам-инструкторам за высокий уровень квалификации установили надбавки.

«Коллективные обращения имеют больший вес и эффективность, — напоминает Наталья Агапова. — Так что если есть случаи нарушения, работникам лучше составить общую бумагу, в которой будут изложены обстоятельства дела и жалобы».

ОХРАНА ТРУДА

Учеба на планшете

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В Северной дирекции по ремонту пути осенью начнут тестировать комплекс автоматизации подготовки персонала. С его помощью за счет неформального подхода к обучению работников в дирекции рассчитывают достичь нулевого травматизма.

Каждое из семи подразделений дирекции получит планшет с обучающими видеороликами, которые в легко запоминающейся форме представляют предназначенный для изучения материал. Такой ролик заменит и длинную лекцию, и двадцатистраничную инструкцию, поскольку информация не только визуализирована, но и озвучена, а поэтому легче усваивается.

«Преимущества системы еще и в том, — говорит ведущий специалист по охране труда дирекции Ангелина Янева, — что она дает возможность контролировать обучение — ведь у меня будет доступ к каждому планшету. По завершении курса работник пройдет тестирование. И если он что-то не усвоил, пробелы на дополнительных занятиях ему поможет восполнить специалист по охране труда».

Пока дирекция закупает систему для проведения вводных инструктажей по охране труда и по противопожарной безопасности. И если система окажется эффективной, ее начнут применять гораздо шире.

По мнению Ангелины Яневой, знания охраны труда формируют у человека культуру безопасности и чувство ответственности. А вовремя устранять нарушения и факторы риска на рабочих местах помогают уполномоченные по охране труда. Например, именно они подняли вопрос о риске травмирования глаз мелкими частицами (шлак, искры, металлические опилки, химические вещества), которому подвергаются токари, слесари, машинисты автогрейдера и наладчики железнодорожно-строительных машин. С начала этого года за счет Фонда социального страхования РФ для них закупают защитные очки с корригирующим эффектом.

Уполномоченные замечают практически все нарушения на предприятиях. Каждое из них становится достоянием гласности, даже если было исправлено сразу же. Наказаний к нарушителям не применяют, но проводят профилактику.

«По итогам квартала уполномоченных по охране труда дополнительно премируют, — говорит председатель ППО Северной ДРП Сергей Максимовский. — Документы на премию готовят профсоюзная организация и специалисты по охране труда».

Ангелина Янева считает поощрение справедливым. Уполномоченные помогают ее коллегам в подразделениях дирекции. Особенно — машинист ЖДСМ ПМС-113 Дмитрий Ражив, монтер пути ПМС-113 Сергей Котосин, монтер пути ПМС-110 Игорь Пасеев, распределитель работ ПМС-262 Нина Колмакова и бригадир пути ПМС-262 Нина Рябинина.

ФОТОФАКТ

В Абдулинской дистанции пути Куйбышевской дороги в первые рейсы отправилась новая путеремонтная вахтовая мастерская Камаз 43118–50. Она предназначена для перевозки бригад, оборудования, инструмента и материалов верхнего строения пути.

«Предыдущая машина отработала в дистанции 15 лет и поизносилась изрядно, а всего в дистанции пять вахтовых грузовиков. Они доставляют путейские бригады к местам работ по всей зоне ответственности. Это более 170 километров», — рассказала председатель профсоюзной организации предприятия Лидия Анохина.

Кстати, в этом году абдулинских путейцев порадовала не только новая автотехника. Дистанция получила три шлифовальных станка, четыре электростанции, два сварочных аппарата.

ИТОГИ

Договор сохранил стабильность

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,
Дорпрофжел на ЗСЖД
НОВОСИБИРСК

На выполнение обязательств коллективного договора ОАО «РЖД» на полигоне Западно-Сибирской железной дороги в первом полугодии 2020 года было направлено 3,5 млрд руб.

Такую цифру озвучили на видеоконференции социальных партнеров, где подвели итоги выполнения обязательств колдоговора.

Ее участники отметили важность сохранения целостности трудовых коллективов и социальной стабильности в период особого эпидемиологического режима.

«В связи с распространением коронавирусной инфекции, начиная с марта, произошло значительное снижение объемов пассажирских перевозок в дальнем сообщении, — рассказала председатель первичной профсоюзной организации вагонного участка Новосибирск-Главный Западно-Сибирского филиала АО «ФПК» Ольга Гребенщикова. — Поэтому главной задачей в этот период стало сохранение кадров, находящихся в вынужденном «простое». В филиале в таком положении оказались 845 работников поездных бригад. Но, по словам Ольги Гребенщиковой, благодаря взаимодействию работодателя и профсоюза трудовой коллектив сберегли.

На сохранении социальной стабильности и благоприятного психологического климата на предприятиях акцентировала свою работу и правовая инспекция Дорпрофжел на ЗСЖД. Правовые инспекторы труда провели 198 проверок соблюдения трудового законодательства. Несмотря на изоляционные меры, железнодорожникам было оказано почти 2,5 тыс. юридических консультаций.

Работники ЗСЖД снабжены антисептиками и дезинфицирующими гелями, медицинскими масками, одноразовыми перчатками, спецрастворами для уборки помещения. На производстве обеспечены максимально возможные условия изоляционной защиты, урегулированы формы и методы дистанционной работы. На улучшение условий и охраны труда направлено 544 млн руб.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

СЕЗОН

Не сидеть без дела

На летнюю работу вышли студенческие отряды железнодорожных университетов. Обычно молодежь выбирает деятельность проводников пассажирских поездов и вожатых в детских оздоровительных лагерях. Однако сейчас из-за коронавируса в этих областях потребность в студенческой помощи временно снизилась.

Тем не менее, ребятам есть, где с пользой провести лето — и новые навыки приобрести, и денег заработать.

«Самый многочисленный отряд в нашем вузе — это проводники пассажирских вагонов, — говорит председатель факультетской первичной организации Института автоматики, телекоммуникаций и информационных технологий Омского государственного университета путей сообщения Алексей Варнава. — Сейчас он не работает, но его бойцы устроились в другие отряды».

Это строительный «Альтаир», сельскохозяйственные отряды, сервисные, которые задействованы в гостиницах и отелях, педагогические. Омские студенты трудятся на Камчатке, в Крыму и Краснодарском крае, на всероссийских стройках.

> **Студентам, несмотря на пандемию, в этом году есть, где с пользой провести лето — и новые навыки приобрести, и денег заработать.**

А строительные студенческие отряды Самарского госуниверситета путей сообщения трудятся с работниками путевых машинных станций Куйбышевской магистрали на капитальном ремонте пути. На летнюю путевую кампанию вуз снарядил два отряда добровольцев. После трехмесячного обучения бойцы сдали квалификационные экзамены и получили удостоверения.

В распоряжение путевой машинной станции № 38 (станция Сызрань) поступил студенческий отряд «Линия связи» под командованием Юлиана Хамидова. Отряд «Молодость» (его возглавил Вадим Денисенков) работает на станции Кинель, помогая ПМС-208.

«В отряде 16 студентов разных курсов, в основном — представители факультета «Строительство железных дорог». Базируемся в Кинеле, проживаем в специальном вагоне. Условия удовлетворительные. Здесь есть все, чтобы отдохнуть после вахты и привести себя в порядок. Трудиться будем до конца июля, дальше — по желанию», — рассказывает Вадим Денисенков.

В прошлом году Вадим тоже работал в составе «Молодости», причем на этом же предприятии. Тогда ему доверили должность мастера. Сегодня под его началом весь отряд. Ребята задействованы в сборе и разборе рельсовых стыков, выкладке специальной ткани, монтаже/демонтаже клемм, трудятся с бригадами щебнеочистительных машин.

Бойцы разбиты на группы. За каждой закреплен штатный путеец, выполняющий роль наставника и мастера. По словам студентов, проблем во взаимодействии с сотрудниками ПМС-208 нет. Здесь все относятся к стройотрядовцам доброжелательно и без заносчивости, и каждый, если нужно, всегда поможет.

Есть еще обязательные инструктажи. Их проводят безо всяких формальностей, не давая забыть о правилах безопасности. Предприятие обеспечило студентов спецодеждой, спецобувью, кремами для рук, а также медицинскими масками и антисептиком.

На «окнах», которые продолжаются по несколько дней, стройотрядовцы размещаются тоже в вагоне для проживания, где обустроена кухонная зона, оснащенная электроплитой, термопотом, микроволновыми печами и электрочайником.

В Петербургском университете путей сообщения 12 студенческих отрядов. Кроме оставшихся временно не у дел проводников, это «производственники» и вожатые. Первые работают монтерами пути, помощниками машинистов, контролерами в метро и на других должностях.

«Вожатые недавно закончили дистанционное обучение и получили сертификаты, подтверждающие их право работать с детьми, — говорит руководитель Штаба студенческих отрядов ПГУПС Софья Волкова. — В некоторых регионах детские здравницы уже открыты».

А строительный отряд «Атлант» на днях отправился на геодезическую базу университета в поселке Толмачево.

«Бойцам предстоит отремонтировать помещения базы, благоустроить территорию, обновить забор», — говорит председатель студенческой первички ПГУПС Александр Хазбиев. — Жить и питаться они будут там же. Профком и администрация вуза проконтролируют условия проживания».

Ольга ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»
Вадим КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел
на Куйбышевской дороге

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

По доброй воле

Участники онлайн-форума волонтеров РЖД «Нам есть что сказать» 16 июля обсудят перспективы развития корпоративного волонтерства. «Сигнал» поинтересовался у членов профсоюза, чего им не хватает для добровольческой деятельности.

Оксана ЗАСУХИНА,
председатель ППО Читинской дирекции связи:

— Заниматься волонтерством коллектив дирекции начал девять лет назад. Сейчас работаем масштабнее и планово. Для более эффективного развития этой деятельности и координации добровольцев на каждой из железных дорог необходимо создать центры волонтерства. Нужен единый план работы, куда войдут предложения от всех дирекций и подразделений. У центра должно быть свое помещение — место встречи тех, кто разделяет ценности волонтерства. Здесь же будет проводиться обучение и оказываться помощь отрядам, осуществляться обмен опытом. Можно организовать встречи и с ребятами из других компаний.

К сложностям добровольческой деятельности можно отнести отсутствие необходимой поддержки и одобрения со стороны руководителей, единых волонтерских программ на уровне дороги. А еще — хотелось бы увидеть единый реестр всех волонтерских отрядов и объединений, работающих в компании «РЖД».

Игорь ЕФИМОВ,
председатель Молодежного совета Дорпрофжел на ЮВЖД:

— Единственная проблема — нехватка времени. Добровольные дела выполняются после рабочего дня, а значит, личное время существенно сокращается. Есть и вопросы к коллегам. Не все понимают, что волонтерство — это не служба курьерской доставки. Наши подшефные, которые сегодня вынужденно ограничены в перемещениях, испытывают дефицит живого общения. Поэтому надо быть готовым не только купить и привезти по адресу, например, продукты, но и выслушать человека, посочувствовать ему. Это один из тех моментов, которые не всем легко даются.

Екатерина КРЕМСА,
специалист Орловско-Курского подразделения Дорпрофжел на МЖД:

— В Орловско-Курском регионе развиваются многие направления добровольческой деятельности. И все же волонтерский штаб работает не в полную силу. Вроде бы и руководители структурных подразделений в курсе, и информируют людей, и председатели первичек заинтересованы, и поощрения для активных волонтеров есть, и рассказываем мы о своих делах регулярно, но не хватает централизованности, наличия штаба и его реальной работы.

Мероприятия проводятся разрозненно, каждое предприятие действует исходя из своих сил и возможностей, не стараясь совершенствоваться. Сталкиваясь с проблемой, многие констатируют: нам это не по силам.

На Московской дороге есть волонтерский штаб, однако у него должен быть официальный преемник в регионе, имеющий голос как перед коллегами, так и перед руководством. Нужен отдельный человек — координатор всех мероприятий, причем на постоянной основе. Нам, волонтерам, требуются лидер и команда, тогда бы мы действовали более слаженно и масштабно. Ведь сегодня волонтеры, как вспышки, то там промелькнут, то здесь, а нам нужно стать чем-то большим.

Ольга КУРБАТОВА,
ведущий инженер службы корпоративной информации ОЖД:

— При подготовке волонтерских выездов выявилась проблема с выделением площади для хранения вещей, собранных для социальных учреждений. Сегодня волонтерам выделено место на Московском вокзале Санкт-Петербурга, но все равно приходится частично складировать вещи в рабочих кабинетах. Для удобства было бы хорошо организовать точки сбора на каждом крупном узле.

В ОАО «РЖД» не определен статус руководителя волонтерского отряда. Такая должность отсутствует в перечне условных наименований должностных лиц, используемых в телеграфной связи. Поэтому мы не можем подписывать письма или телеграммы от лица волонтерского отряда, приходится прибегать к помощи председателя комитета по молодежной политике или других должностных лиц. Это неудобство сказывается и при оформлении заявки на транспорт.

Необходимо налаживать коммуникацию между волонтерами из разных регионов Октябрьской магистрали. И больше рассказывать на интернет-ресурсах о нашей деятельности.

Леонид ТОКАРЕВ,
заместитель директора филиала АО «Издательский дом «Гудок»:

— По моим ощущениям, зачастую ребята, желающие творить добро, занимаются очевидными вещами — сбором вещей и игрушек для детских домов, донорством, в пандемию — доставкой продуктов пенсионерам. А ведь видов помощи гораздо больше. Предлагаю шире взглянуть на эту деятельность.

Так, по инициативе молодежи Дорпрофжел на СвЖД, железнодорожники вяжут носочки и шьют одежду для маловесных малышей из перинатального центра, шапочки для детей, проходящих лечение в онкоцентре. Весной, когда пенсионерам нельзя было покидать дома, мы доставляли им семена и саженцы для дачных посадок.

Дел добрых много. Например, прогулки с пенсионером, которому после болезни нужно было находиться на свежем воздухе, но одному нельзя, а компании — нет. Подобными проектами занимаются редко из-за их малой популяризации. На мой взгляд, нужно более вдумчиво подходить к процессу и шире смотреть на проблему.

А еще — большая часть благотворительности обязана все же «оставаться» в компании «РЖД», то есть помощь должна быть адресной и распространяться на бывших или действующих железнодорожников.

ПРОВЕРКА

Неуютные локомотивы

Технические инспекторы труда профсоюза проверили, как функционируют системы жизнеобеспечения локомотивов, хватает ли средств защиты, инструмента и инвентаря и в каком состоянии содержатся кабины машинистов.

Компания «РЖД» планомерно исправляет недостатки на рабочих местах локомотивных бригад, улучшая их условия труда, и это отмечают сотрудники дирекции тяги. Тем не менее, не весь парк еще приведен к «общему знаменателю».

Проверка региональных дирекций выявила общие слабые места. Например, в ящиках технической аптечки не хватает соединительных рукавов с концевым краном, уплотнительных колец, увязочной проволоки. В инструментальных готовальнях отсутствуют плоскогубцы, зубила, отвертки и другие инструменты. На некоторых локомотивах нет самих техаптечек и инструментальных ящиков. Сломаны солнцезащитные шторки, отсутствуют стеклоочистители на лобовом стекле, не хватает диэлектрических средств индивидуальной защиты для локомотивных бригад.

По словам главного технического инспектора Дорпрофжел на СвЖД Дмитрия Москалюка, причина многих вопросов кроется в старении парка.

«Часто фиксируется недопустимый износ сидений, есть неисправности в механизмах регулировки зеркал, их отражающие элементы замутнены или имеют малую площадь», — констатирует он. Но основная проблема, по его мнению, она же и самая долгоиграющая, — это сохранность содержимого инструментальных готовален на локомотивах.

«Выявляется некомплект, низкое качество инструмента, находящегося в наличии, есть нарушения сроков испытаний диэлектрических перчаток, — приводит пример инспектирующий. — Во многом аналогичные вопросы содержания парка локомотивов, их техническое состояние фиксируют и общественные инспекторы по безопасности движения. Это мы видим из их отчетов».

Впрочем дирекция старается исправить ситуацию. Только в первом полугодии Свердловская дирекция тяги приобрела у Западно-Сибирского филиала ООО «ЛокоТехСервис», Свердловского управления ООО «СТМ-Сервис» недостающий инструмент на 1,3 млн руб. Для повышения уровня его сохранности командно-инструкторский состав дирекции тяги контролирует его наличие, мониторит сроки поверки средств защиты для работы в электроустановках.

«Ну а пока система комплектования, учета, хранения и передачи инструмента не заработает самостоятельно, без необходимости общественного контроля, технические инспектора продолжат проверки», — уверяет Дмитрий Москалюк.

Впрочем, есть еще одна серьезная проблема — санитарно-бытовые условия в кабинах. Не во всех есть биотуалеты, а там, где имеются, они зачастую находятся в нерабочем состоянии. И характерна данная проблема не только для старого парка. Так, на 94 локомотивах 3ЭС5К эксплуатационного локомотивного депо Иланская Красноярской дирекции тяги они вообще отсутствуют.

Как рассказал главный технический инспектор труда Дорпрофжел на КрЖД Игорь Ильченко, биотуалеты были установлены, когда локомотивы прибыли на дорогу. Однако, чтобы их не похитили (а случаи вандализма и грабежа бывают), Красноярская дирекция тяги приняла решение их демонтировать и одновременно обратиться в проектно-конструкторское бюро Дирекции тяги с просьбой найти техническое решение для обеспечения сохранности этой необходимой для каждого человека сантехники.

«Уже скоро год, — говорит Игорь Ильченко, — как инженеры-конструкторы ищут техническое решение проблемы, а машинисты на локомотивах № 905–999 ездят без туалетов, которые были сняты с машин в течение последнего года — с января 2019-го по февраль 2020-го. И можно только догадываться, как ребята себя при этом чувствуют».

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

По его мнению, решение проблемы надо искать в другой плоскости. Нужно предотвращать действия вандалов. Возможно, для этого придется усилить охрану локомотивов на протяжении его оборота на всем Восточном полигоне: Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной дорог.

«Задача сложная, требует комплексного решения, — убежден Ильченко. — Но оно должно быть найдено. Ведь если сохранность установленной на локомотиве дорогой сантехники не обеспечить, долго она после установки не простоит. И машинисты снова останутся без биотуалетов».

После проверки техинспекции решают вопрос с биотуалетами и на Забайкальской дороге. Как рассказал главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Забайкальской дороге Владимир Сидоров, их надо установить на 21 локомотиве серии 2(3)ЭС5К — парк депо Чита и Белогорск.

«Ситуация возникла в связи с тем, — пояснил он, — что на Забайкальскую дорогу с завода-изготовителя, а также и при передаче нам новых локомотивов от Красноярской дирекции тяги сантехническое оборудование для биотуалетов шло дополнительно. Оно не было установлено при вводе локомотивов в эксплуатацию. В связи с большими объемами грузовой работы электровозы, иной раз не достигая депо приписки, сразу включаются в перевозки. Поэтому отсутствия биотуалетов никто не заметил. А поскольку на локомотивах этих предусмотрены два вида туалета (с фановой трубой, через которую идет сброс на путь, и биотуалет), проблемы никто не поднимал, пока технические инспекторы труда не обратили внимание на отсутствие биотуалета». Сейчас положение исправляется: в ходе текущего ремонта в локомотивы уже начинают устанавливать биотуалеты.

Есть проблема с санитарно-гигиеническим — речь идет о половом унитазе, рукомойнике, элементах раздаточной арматуры — и на Северо-Кавказской дороге, но на старых сериях ВЛ80с. И восстановить его работоспособность в ходе текущего деповского ремонта невозможно, поэтому его откладывают — до капитального.

«У нас много машин старых серий ВЛ80, — поясняет ситуацию главный технический инспектор Дорпрофжел на СКжд Сергей Чаплыгин, — санузел на них — это емкость с водой, труба, закрытая люком, имеющая водяной обмыв, умывальник. Все работало. Но когда-то локомотивы стояли на морозе, в отстое или на ремонте, вода из системы обмыва вовремя не сливалась, вот они и были разморожены. Поэтому их демонтировали. А заменить было нечем».

Сейчас положение исправляется, хотя и медленно. Из 75 электровозов ВЛ80с депо Тимашевская при заводских типах ремонтов на 23-х восстановлена арматура санузлов и рукомойники.

«Процесс надо ускорить, — считает Чаплыгин. — Поэтому мы предлагаем восстанавливать работоспособность санитарно-гигиенического комплекса локомотивов ВЛ80 не только при заводских видах ремонта, но и при текущем обслуживании».

Ирина ПАВЛОВА,
Ольга ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»
Ирина ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Алексей НАЛЕТОВ,
заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ — руководитель технической инспекции труда — главный технический инспектор труда:

— В июне РОСПРОФЖЕЛ выявил замечания по организации обслуживания кондиционеров, санитарных узлов, умывальников, состоянию кресел машиниста, солнцезащитных шторок, разукомплектованию инструмента и инвентаря в локомотивах. Зафиксированы факты отсутствия в них биотуалетов, фалов для эвакуации при пожаре, фурнитуры.

Для решения проблемы профсоюз предложил руководству Дирекции тяги предусмотреть в программном обеспечении автоматизированной системы «Электронный паспорт локомотива» установку логического контроля на запрет выдачи в эксплуатацию локомотивов с неисправными устройствами жизнеобеспечения.

ОПРОС

Удобна ли кабина

А вас что не устраивает в кабине локомотива?

Александр КАЩЕЕВ, машинист эксплуатационного локомотивного депо Златоуст:

— Парк депо лишь на 40% оснащен новыми электровозами 2ЭС6. Они технически надежнее, оборудованы современными приборами безопасности и всем необходимым для комфортной работы. Единственная проблема, которая еще периодически возникает, — это несвоевременное техническое обслуживание биотуалетов.

В локомотивах типа ВЛ-10 нет даже кондиционера, не говоря уже о микроволновой печи, холодильнике и биотуалете. Установленные вентиляторы в жару не спасают. Очень бы хотелось ускорить процесс замены парка на современные машины.

Еще одна проблема, с которой сталкиваемся, — это частичная разукомплектация инструмента при обороте локомотивов на удлиненных плечах (в пределах нескольких железных дорог). Конечно, инструмент пополняется на плановых видах ремонта, но бригадам приходится тратить дополнительное время на проверку комплектности и составление актов и рапортов.

Владимир ПУТЕВСКОЙ, помощник машиниста оборотного локомотивного депо Керчь ФГУП «Крымская железная дорога»:

— Самый большой недостаток — отсутствие кондиционера. Работать на тепловозах 2Т-116 и ЧМЭ-3, а других пока нет, летом при высоких температурах, как сейчас, — выше 30 градусов, без кондиционера очень тяжело. Нет холодильника, а в ЧМЭ-3 — и четырех вентиляторов, хотя конструкцией локомотива они предусмотрены. Тепловозы старые. Свою профессию люблю и надеюсь, что дорога сможет приобрести современную тягу.

Кирилл НЕМЦЕВ, машинист эксплуатационного локомотивного депо Орехово:

— Низкая шумоизоляция в кабинах электровозов ВЛ-10, ВЛ-11. Отсутствие туалета на локомотиве. Если установлены переносные автономные унитазы, то они никем не обслуживаются и не убираются. Полная антисанитария и запах.

Слабая производительность вентиляторов, отсутствие кондиционирования воздуха. Нужно усовершенствовать конструкцию стеклоочистителей. Кузов электровоза и двери из-за интенсивности эксплуатации имеют большое количество щелей, отверстий, дыр, что приводит в пути следования к протечке воды в ненастье и сквознякам. Инструмент в технических аптечках низкого качества. Требуется установка антивибрационных кресел, следует предусмотреть ящик для личных и носимых вещей. А вообще серии данных локомотивов морально, технически и физически устарели.

Иван КОМИН, машинист-инструктор по обучению локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Могоча:

— Для повышения безопасности движения на новых сериях «Ермаков» необходимо вывести лампу ТМ на пульт машиниста. Также нужно развернуть манометры ТМ, УР и ТЦ в поле зрения машиниста, так как они расположены сбоку, и машинисту приходится отвлекаться от управления локомотивом для того, чтобы посмотреть на них. Еще было бы хорошо вывести блок индикации САУТ в визуальный обзор бригады.

Из бытовых условий хотелось бы, чтобы поставили печи обогрева кабины под постаменты для ног, предусмотрели снабжение машин водой и рассмотрели возможность установки дополнительных вентиляторов.

Леонид БАРАЩУК, машинист локомотивного эксплуатационного депо Белогорск:

— При движении недостаточный угол обзора с рабочего места машиниста в кабине 3ЭС5К «Ермак» из-за широких боковых стоек кабины. В процессе движения из кабины хорошо видна железнодорожная колея, но плохо просматривается полоса отвода.

Нужно пересмотреть и изменить место установки стеклоочистителей лобовых стекол кабины, так как сейчас остается неочищенной нижняя зона. А еще — изменить конструкцию бокового стекла, ведь привод открывания и закрывания окна в машинах с 200-й по 800-ю серию ненадежен.

Пульт помощника имеет наклонную поверхность, в движении из-за вибрации с него падают документы, канцелярские предметы. Помощнику приходится отвлекаться, чтобы вернуть их на место. Поэтому следует предусмотреть бортик.

Николай СЕРЕГИН, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Кандалакша:

— У машинистов есть замечания к материалам, используемым для внутренней отделки кабины: пластик светлого цвета со временем теряет свой внешний вид, а при сильном его нагревании появляется устойчивый запах выделяемых веществ.

Стулья, когда новые, эргономичные и удобные, но быстро ломаются — приходится ремонтировать, в том числе используя сварку. В целом кабины стали лучше по сравнению с эксплуатируемыми ранее моделями локомотивов.

ЭКСПЕРИМЕНТ

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Конфликта поколений не будет

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В эксплуатационном локомотивном депо Бекасово-Сортировочное Московской дирекции тяги в ближайшее время изберут новых общественных инспекторов. Они впервые появятся и в молодежной колонне, которая уже четыре месяца работает в депо.

«Среди наших машинистов и помощников есть инициативные люди, которые могут взять на себя обязанность общественного контроля, — говорит машинист-инструктор молодежной колонны Александр Татаренков. — Недавно в рамках отчетно-выборной кампании мы переизбрали профсоюзные органы, теперь предстоит определить, кто будет общественником».

Александру 29 лет, он возглавляет колонну, кстати, первую на Московской железной дороге. Это в некотором смысле эксперимент. Как ясно из названия, работают в ней только машинисты и помощники в возрасте до 35 лет, всего 29 бригад. Самому младшему, помощнику Сергею Жмыхову — 19 лет.

Молодежи в депо большинство, 540 человек из почти 900 работников.

«Целью создания колонны было определить, насколько самостоятельна молодежь, — говорит председатель ППО предприятия Владимир Шорбан. — Может, она настолько сильна, что станет лидирующей силой в вопросах безопасности движения поездов и других вопросах».

Кроме того, работа со сверстниками помогает снять конфликт отцов и детей. «Младший» не всегда означает «менее опытный», однако у многих периодически возникает желание поучить коллегу только потому, что он родился позже. И хорошо, если это желание приобретает форму доброжелательного совета, а не язвительного замечания. Молодому же в таком случае приходится тратить душевные силы на то, чтобы убедить напарника в своей состоятельности как профессионала.

«Мне как руководителю легче общаться с ровесниками, мы разговариваем на одном языке», — продолжает Александр Татаренков.

> **Целью создания колонны было определить, насколько самостоятельна молодежь. Может, она настолько сильна, что станет лидирующей силой в вопросах безопасности движения поездов и других вопросах.**

А еще проще найти общие интересы и темы для разговора, что помогает сплочению коллектива.

«Хочется объединить наших работников не только с помощью спортивных или культурных мероприятий в выходные, но и в рабочем процессе», — комментирует Владимир Шорбан.

Уже сегодня молодежная колонна находится на первом месте по количеству замечаний в Книге замечаний машиниста. Отсутствуют машинисты в группе риска по итогам расшифровки скоростемерных лент и электронных носителей. Дальнейшая цель — добиться максимального снижения количества отказов технических средств.

СИГНАЛ
№ 24 (1008) 16–22 июля 2020 года

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

В свободное от работы время

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Лариса Хорькова с первых дней общественной деятельности сделала ставку на личное общение с членами профсоюза. Только так, по ее мнению, можно быть максимально полезной коллегам.

Профсоюзный «стаж» Ларисы в роли председателя первички Свердловск-Сортировочной дистанции сигнализации, централизации и блокировки насчитывает 12 лет, и все это время она совмещает общественную нагрузку с работой. Хорькова — электромеханик ремонтно-технологического участка.

В самом начале профсоюзной деятельности Лариса решила познакомиться с каждым работником предприятия и узнать о проблемных вопросах, волнующих коллектив. «Круг общения у меня по должности небольшой, поэтому я искала любую возможность выехать на станции. А география предприятия широкая — Седельниково, Атиг, Дружинино, Ревда. Таким образом, я познакомилась с коллективом. И эту практику не прекращаю по сей день», — говорит она.

Первым крупным делом в пользу коллег стало улучшение санитарно-бытовых условий в цехе на четной горке. Он располагался в старом здании, где туалет представлял собой уличный домик с дыркой в полу. По инициативе профкома в цех провели канализацию, установили унитаз, поставили водонагреватель, чтобы люди могли руки помыть и умыться.

С тех пор улучшение условий труда — основной вопрос Хорьковой.

«Недавно мы приняли новую спецодежду, а при выдаче работники обнаружили расхождение в размерах, — констатирует председатель. — Сделали замеры и оформили претензию, указав на то, что работников не устраивает фасон и есть расхождения в сторону минуса по объемам — люди жалуются на скованность движений во время работы». Производитель претензию принял, но ничего не поменял, сославшись на то, что нормы ГОСТА не нарушены.

«Рабочая одежда напрямую связана с безопасными условиями труда, поэтому считаю, что борьба не закончена», — уверенно говорит Лариса Хорькова.

Председатель признается, что подобные спорные моменты периодически возникают, но руководство дистанции понимает важность социального партнерства. «Все вопросы решаем внутри дистанции, всегда приходим к консенсусу», — констатирует она. Администрация идет навстречу председателю, для решения общественных вопросов ей выделяют в месяц два рабочих дня. Ну а что не успевает, делает в свободное от работы время. Конечно, у Ларисы есть помощники. В первую очередь — это молодежь. «Я с ними советуюсь, прошу у них помощи, вовлекаю в общественную деятельность. Они кипят идеями, помогают их воплощать», — уточняет она.

ФОТО АВТОРА

Уровень членства на предприятии — 98,2%. «Конечно, в большом коллективе всегда есть довольные и недовольные твоей работой, к этому нужно относиться конструктивно и стараться услышать каждого, — делится размышлениями Лариса. — Но тот уровень членства, что сложился на нашем предприятии, — хороший показатель уровня доверия».

ЛИДЕР

Свой человек

ФОТО АВТОРА

АЛЕКСЕЙ БЕЛИК,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

В этом году в эксплуатационном локомотивном депо Иркутск-Сортировочный Восточно-Сибирской дирекции тяги утвердили новые «Правила внутреннего трудового распорядка». Теперь машинисты и помощники довольны. Ведь документ скорректировали. Правильное решение администрации предприятия помог принять председатель ППО депо Александр Габралян.

Вопрос «Зачем нам профсоюз?» на предприятии сегодня редко задают даже молодые работники. Профлидер сразу убеждает новичков, что сила деповчан — в единстве.

Первичка участвует в решении всех производственных вопросов. Так, долгое время недовольство машинистов и помощников вызывал тот факт, что работодатель оплачивал лишь восемь часов прохождения медицинской комиссии. Но мало кому удавалось уложиться в них, посещая кабинеты врачей. В новых «Правилах внутреннего трудового распорядка» другая цифра — 16 часов. Еще одно новшество, которое пришлось по душе машинистам-инструкторам, — им добавили пять дней к ежегодному отпуску за ненормированный режим работы.

По словам Александра Габраляна, в отношениях между работником и работодателем есть немало правовых моментов, которые требуют присутствия третьей стороны — представителя профсоюзной организации.

В депо трудятся более 1300 человек. Год назад на отчетно-выборной конференции ППО делегаты единогласно проголосовали за кандидатуру Габраляна. За полтора десятилетия работы на предприятии он показал себя профессионалом. А принципиальность, с которой он, будучи дежурным по депо, защищал коллег в разных ситуациях, они помнили.

«По характеру, по жизненным устоям я борец за правду, — признается он. — Но работа в профсоюзной организации все же мировоззрение поменяла: стал шире смотреть на производство, задавать вопросы, требовать на них ответы, еще прочнее влился в коллектив».

Так, на последнем социально-экономическом форуме ВСЖД Александр Габралян говорил о том, что в коллективном договоре есть пункт о дистанционном обучении, но нет пояснений, как рассчитывается оплата потраченного на него времени. Также поднял тему временного показателя пересидок машинистов и помощников в комнатах отдыха в ожидании назначения маршрута. В этом году показатель превысил прошлогодний.

Личное дело

Александр Габралян устроился в эксплуатационное локомотивное депо Иркутск-Сортировочный 15 лет назад помощником машиниста. Через два года встал за пульт локомотива грузовой колонны. Работал дежурным по депо, старшим дежурным по депо. Заочно окончил Иркутский государственный университет путей сообщения.

По словам работников, с приходом Габраляна на должность председателя первички стало ясно, что не получится уклониться и от общественной жизни. На спортивных соревнованиях, в которых участвуют команды предприятия, Александр — главный болельщик. И сегодня он не один. Коллеги, беря с него пример, в выходные дни приезжают на соревнования «своих» поддержать. Коллектив не против здорового образа жизни. На предприятии сильная сборная по футболу, для волейболистов арендуют спортивный зал, для любителей фитнеса, а это в первую очередь женщины, есть абонементы в фитнес-центр.

А недавно в профкоме задумали воплотить в жизнь давнюю идею — сделать свой тренажерный зал, такой же, какой создали соседи — иркутские вагонники.

Кстати, в вопросах ценностей семейной жизни Александр Габралян — тоже всем пример. С супругой Ульяной он воспитывает трех сыновей. Старший Леонид в этом году сдает ЕГЭ, планирует поступать в Иркутский государственный университет путей сообщения. Средний Георгий и младший Тимофей учатся в ведомственном лицее. Железнодорожная династия Габралянов только зарождается. И ей положено отличное начало.

ФОТО АВТОРА

Работники депо не раз становились победителями спортивных баталий

НАУКА

На оптимальную глубину

От радиации на Луне и Марсе человека защитит подземное жилье.

Построить на поверхности Луны или Марса объекты для обитания человека не получится, поскольку такие строения не защитят от радиации. От вредного излучения можно будет уберечься только за счет заглубления построек под поверхность.

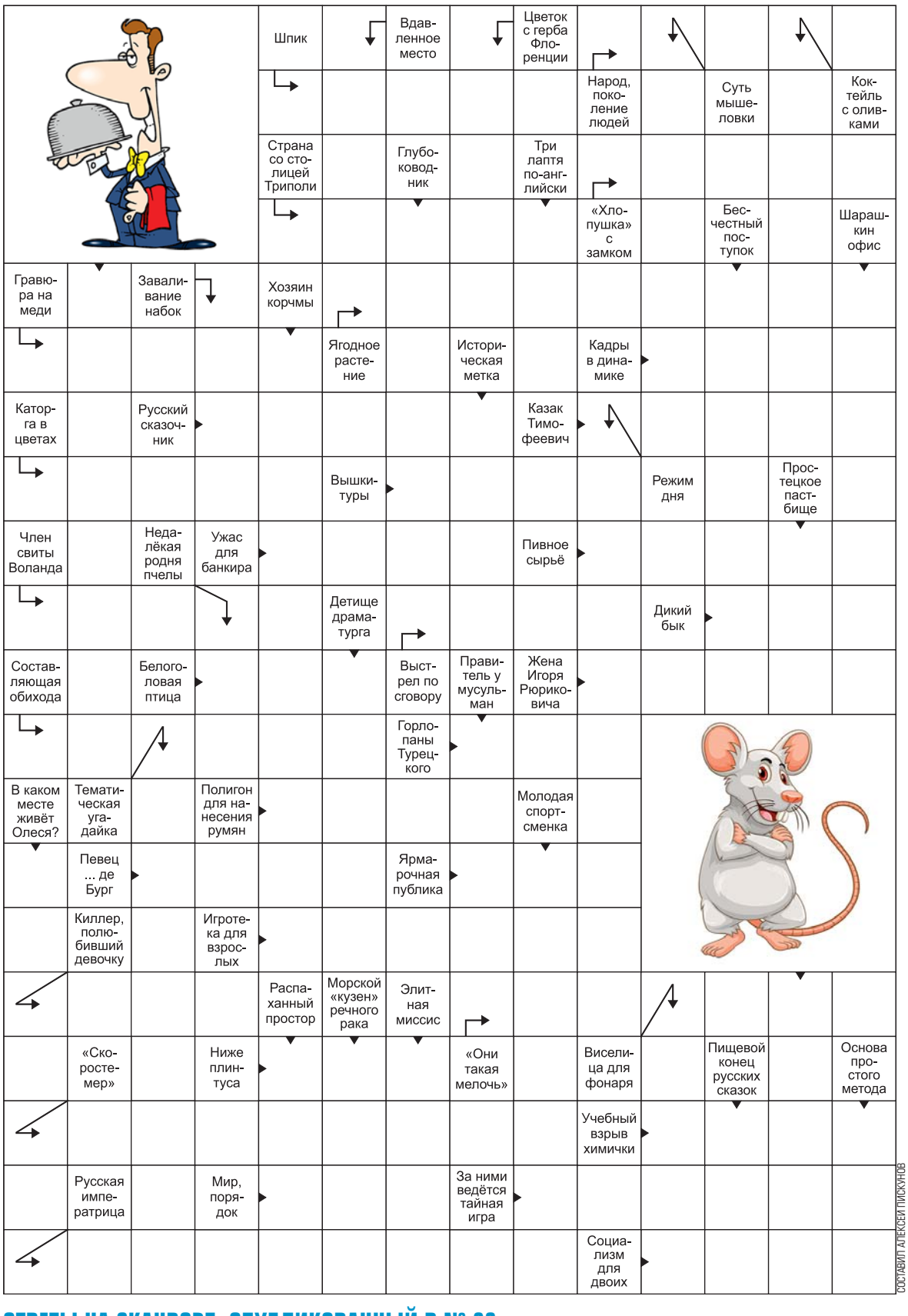
«Для защиты на Луне и Марсе от галактических космических лучей человеку надо забуриваться на глубину больше 70 см. Если глубина будет меньше, то доза радиации, наоборот, будет больше», — приводит РИА «Новости» слова заведующего отделом радиационной безопасности пилотируемых космических полетов Института медико-биологических проблем РАН Вячеслава Шуршакова.

По его словам, оптимальной глубиной для размещения жилых и научных строений на Луне и Марсе будет один метр.

При этом для достижения максимальной защиты необходимо использовать особенности рельефа, включая кратеры и пещеры.

Напомним, ранее космический эксперт Жан-Марк Салотти заявил, что для заселения Марса сначала потребуется 110 человек. Это достаточно небольшое количество, но оно может позволить людям делиться предметами и едой между собой в случае, если Земля не сможет оказать никакой помощи марсианской цивилизации из-за ряда факторов.

Специалист также предполагает, что марсиане будут жить в заполненном кислородом куполе и выращивать растения в теплицах, которые сделаны из стекла с отражателями, чтобы обеспечить достаточный свет корнеплодам. А для создания подходящей почвы ученый говорит о необходимости смеси горных пород, солей, воды и «органических отходов и биоразлагаемых микроорганизмов».



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 23

По горизонтали: Переход. Фетр. Антураж. Звук. Торс. Мьянма. Отшиб. Луи. Купе. Дренаж. Лимузин. Марго. Тауэр. Скол. Юнга. Рельс. Донка. Писк. Аспид. Дым. Тюк. Арал. Домино. Флёр. Паша. Шлаг. Мисс. Эфир. Туча. Кофе. Ужин. Сканер. Гнёт. Танк. Тина.

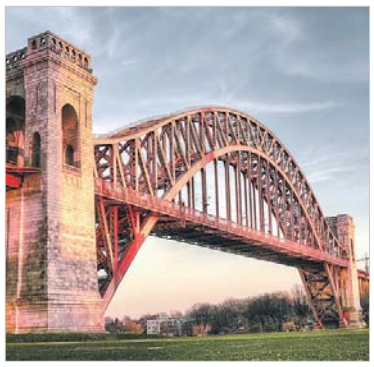
По вертикали: Безветрие. Практикум. Ротор. Харч. Дождь. Обуза. Сленг. Миди. Нанду. Алжир. Пиренеи. Осадка. Торнадо. Алекс. Эль. Лапти. Садко. Июнь. Дельфин. Маршрут. Апатит. Лагуна. Дамаск. Мускат. Сони. Сера. Фен.

ИСТОРИЯ

О вкусах спорят

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Есть среди многочисленных нью-йоркских мостов один (железнодорожный), название которого не вызывает никакого желания ступить на него, — «Адские Ворота», или «Хелл-Гейт». Впрочем, сам мост не виноват — по данным исследования 2005 года, он является самым прочным в мегаполисе, а свое устрашающее название получил от пролива, через который был переброшен в 1912–1916 годах.



Пролив — часть большого Ист-Ривера — открыл в 1614 году голландец Адриан Блок. И либо ему повезло с погодой, либо вообще повезло по жизни, но назвал он узкий, бурный и с многочисленными подводными скалами пролив, в котором до конца XIX века погибнут сотни судов, «Прекрасным» — Hellegat. Позже название чуть подправили — Hell Gate, «Адские ворота».

Строительство моста было запланировано на стыке XIX и XX веков в качестве связующего звена между железными дорогами Новой Англии и Нью-Йорка. Всего на конкурс было представлено несколько проектов. В результате выбрали вариант арочного моста с большой высотой пролета, обеспечивавшей беспрепятственное судоходство в проливе (подводные скалы к тому времени взорвали).

Разработкой конструкции моста занимались 95 инженеров под руководством приглашенного конструктора из Брно Густава Линденталя. Он же в сотрудничестве с американцем Генри Хорнбостелом разработал башенные опоры.

На момент запуска в эксплуатацию «Адские ворота» был самым длинным (длина основного пролета 298 м, общая — 5181,6 м) и тяжелым стальным мостом в мире. Газеты писали, что он способен выдерживать вес одновременно 60 локомотивов.

Как объект безусловно стратегический, мост «Адские ворота» во время Второй мировой войны обращал пристальное внимание немецкой разведки. Начальник службы военной разведки и контрразведки в нацистской Германии Вильгельм Канарис разработал рассчитанную на два года операцию «Пасториус», в ходе которой агенты абвера регулярно должны были проводить диверсии и террористические акты. Начать должны были с «Адских ворот». Две первые группы диверсантов, набранные из немцев, долго живших в США, решено было переправить летом 1942 года. Предпочтение при этом отдавалось тем, кто до того успел получить американское гражданство.

В Америку на подводных лодках прибыли две четверки диверсантов — одна в Нью-Йорк, вторая высадилась во Флориде. 4 июля, в День независимости они должны были начать действовать. Но оказалось, не судьба — их выдал проживший до того много лет в Чикаго командир первой группы Джон Дэш, надеявшийся в качестве бонуса на получение американского гражданства. Не получилось. Большинство диверсантов были казнены. Дэш, осужденный на 30 лет тюрьмы, отсидел шесть, после войны уехал в Германию, «Адские ворота» стоят до сих пор.

ФОТОРЕПОРТАЖ

Колесо памяти

Окончание. Начало на стр. 1

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: 108540 экз.
Номер подписан: 14.07.2020 г. №