Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 05 (1033)
11–17 ФЕВРАЛЯ
2021 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

СЛЕТ

«Лидер» в эфире

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

В этом году команды «Студенческого профсоюзного лидера» выступали каждый из своей студии

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Впервые онлайн состоялся молодежный слет-конкурс «Студенческий профсоюзный лидер».

Традиционно слет проходит в разных городах, где участники собираются, чтобы обменяться опытом и найти новые знакомства. В этом году делегации выходили в эфир из студий в своих вузах, а кто-то, как, например, представители РУТ (МИИТ), где до недавних пор аудитории были закрыты для посещения, из дома.

Учитывая, что участники находились в разных часовых поясах, организаторам пришлось подстраивать программу под новые реалии. Тем не менее, изменения оказались минимальными.

«Стало больше тестовых заданий, результаты которых в этих условиях проще оценить, — комментирует эксперт департамента организационной и кадровой работы аппарата ЦК профсоюза, председатель Молодежного совета РОСПРОФЖЕЛ Андрей Максименко. — Кроме того, слет стал короче, но эти три дня были максимально насыщены событиями».

Подстраиваться под новые условия пришлось и ребятам. Так, по словам председателя первички студентов Уральского государственного университета путей сообщения Вячеслава Солохова, подготовка к слету началась примерно за четыре недели до его начала и большей частью проходила также по видеосвязи. Те задания, на которые обычно уходят недели, например, «визитная карточка», пришлось придумывать и воплощать в сжатые сроки. А новая форма — видеоролики вместо живого выступления перед аудиторией — свела к минимуму риск ошибки на сцене (правда, признаются другие участники, лишило возможности «прочувствовать» зрителя). Но у дистанционного формата оказались и другие плюсы: остававшееся после официальной программы время можно было посвятить плотной работе внутри делегации.

> **Опытные лекторы и тренеры рассказывали активистам о правилах ведения переговоров, основах конфликтологии, учили публичным выступлениям, работе с молодежью онлайн.**

«Мы могли продлить, например, стратегическую сессию, посвященную образу профсоюзной организации будущего, дать себе больше времени на раздумья, — говорит Вячеслав Солохов. — Или же обсудить услышанное за день».

А обсудить было что. Опытные лекторы и тренеры рассказывали активистам о правилах ведения переговоров, основах конфликтологии, учили публичным выступлениям, работе с молодежью онлайн.

Важным пунктом программы стала открытая дискуссия с руководителями РОСПРОФЖЕЛ, в рамках которой ее участники поговорили на главную тему — будущее профсоюза.

«Будущее любой организации — за молодыми, — отметил на онлайн-встрече председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров. — Если молодежь активна, будет успех. Мы должны выработать план действий на перспективу, чтобы профсоюз был интересен молодым людям».

Завершился проект финалом конкурса «Студенческий профсоюзный лидер — 2021». За это звание боролись по одному представителю от каждой делегации. Ребята должны были представиться с помощью «визитной карточки», продемонстрировать свои знания, ответив на вопросы теста, проявить себя как убедительные переговорщики в дебатах. Победителем стал Евгений Павлов из Иркутского государственного университета путей сообщения.

«Эмоции переполняют, — говорит Евгений после объявления итогов конкурса. — Я долго готовился, было сложно, но все получилось благодаря команде и активистам вуза. Приятно осознавать, что я первый человек из ИрГУПСа, который выиграл финал такого масштабного проекта».

Окончание на 2 стр.

ДЕТАЛИ

Слет-конкурс «Студенческий профсоюзный лидер» в этом году прошел в 18-й раз. Участие в нем приняли делегации девяти железнодорожных вузов.

ПЛАНЫ НА ОПТИМИЗАЦИЮ СТР. 2

ФОРМУЛА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СТР. 4

ОБЕД ПО РАСПИСАНИЮ СТР. 6

САМАЯ ГЛУБОКАЯ СТР. 7

НОВОСТИ

ДЕНЬГИ ЗА ТРАВМУ

Дорпрофжел на Октябрьской магистрали продлил на этот год действие программы по социальной поддержке членов профсоюза, получивших травму в быту. «Размер социальной выплаты составляет 115 руб. за каждый день временной нетрудоспособности, но не более чем за 100 дней по одному событию», — уточнили в Дорпрофжел. При наступлении постоянной утраты общей трудоспособности (инвалидности) размер социальный выплаты зависит от группы инвалидности. А в случае смерти в результате несчастного случая выплату получает лицо, имеющее на это право по закону.

В прошлом году было обработано 919 заявлений от работников полигона ОЖД. Сумма соцподдержки по программе составила около 4,7 млн руб.

ПОРТАЛ ПОДСКАЖЕТ

Узнать о долгах, ограничении права выезда за рубеж и ходе исполнительного производства теперь можно на портале госуслуг. Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации сообщило о появлении на этой площадке онлайн-сервиса Федеральной службы судебных приставов.

Услугу можно получить в разделе «Безопасность и правопорядок», выбрав рубрику «Судебная задолженность». Ответ на запрос будет содержать информацию о зафиксированных задолженностях, их сумме, причине возникновения, наложенных ограничениях, действиях судебных приставов по исполнительному производству.

ЗАРПЛАТА ПРОИНДЕКСИРОВАНА

Зарплата работников АО «Железнодорожная торговая компания» с 1 февраля проиндексирована на 2,7%. Ее величина установлена в размере фактической инфляции за третий и четвертый кварталы прошлого года.

Часовая тарифная ставка рабочего первого разряда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда, с 1 февраля установлена в размере 49,60 руб.

СИГНАЛ
№ 05 (1033) 11–17 февраля 2021 года

ФОТОФАКТ

Николай Никифоров познакомился с работой Единого диспетчерского центра ГУП «Московский метрополитен». Председатель Дорпрофжел метрополитена Владислав Еланский рассказал председателю профсоюза об условиях труда и отдыха работников Единого диспетчерского центра (ЕДЦ).

По оснащенности центр является одним из самых современных и высокотехнологичных в мире, здесь созданы комфортные условия для работы сотрудников.

В ЕДЦ работают около 800 специалистов. Создание ЕДЦ существенно повысило скорость обмена информацией между службами и улучшило качество принимаемых решений.

СЛЕТ

«Лидер» в эфире

Окончание. Начало на 1 стр.

В «Студенческом профсоюзном лидере» Евгений участвовал во второй раз, так что имеет возможность сравнить онлайн- и оффлайн-формат проведения. Признается — сделать это сложно, слишком разные ощущения.

Тем не менее, в этом году, как и в прошлом, он почерпнул много новой и полезной информации, которая обязательно пригодится ему в его профсоюзной работе (Евгений возглавляет профсоюзную организацию своего факультета). В командном зачете первое место второй раз подряд заняла делегация Дальневосточного университета путей сообщения.

Кстати, внести свой вклад в победу могли и болельщики: организаторы дали возможность студентам подключаться к мероприятиям слета в качестве зрителей. Ею воспользовались более одной тысячи человек, сделав таким образом «Студенческий профсоюзный лидер — 2021» самым масштабным за все годы проведения.

СИТУАЦИЯ

Планы на оптимизацию

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Председателей первичек предприятий Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути и Дорпрофжел на СКЖД беспокоят планы руководства Центральной дирекции по ремонту пути по упразднению двух путевых машинных станций (ПМС). Без работы могут остаться больше ста человек.

Фактически речь идет не об упразднении в буквальном смысле этого слова, а о передаче штата и производственных мощностей двух ПМС — № 141 (станция Батайск) и № 304 (станция Краснодар) — в состав двух других предприятий. Однако результат реорганизации ожидается такой же.

«Наше предприятие планируют объединить с ПМС-34 на станции Глубокая, — говорит председатель ППО ПМС-141 Светлана Лищенко. — Это означает, что под сокращение может попасть около 90 человек».

Предполагается, что в штат ПМС-34 смогут перейти только путевая колонна и машинисты железнодорожно-строительных машин.

Однако, полагает Лищенко, даже этим людям необходимо будет хорошо обдумать свое решение. Ведь расстояние между станциями Батайск и Глубокая составляет около 200 км. Это означает, что некоторым из них придется или снимать жилье, или менять место жительства.

Итогового решения о реорганизации ПМС пока нет, однако информация о нем уже повлияла на работу предприятия. Опасаясь сокращений, многие сотрудники начали искать новую работу, что негативно отражается на морально-психологическом климате в коллективе.

А ПМС-304 станции Краснодар планируется присоединить к ПМС-51 (Тимашевск). Но с условием — тимашевцы переезжают в Краснодар, забирая с собой все производственные мощности.

«Для нас это неудобно, — комментирует неосвобожденный председатель ППО ПМС-51 Сергей Шигеев. — Это приблизительно 100 км туда и обратно, значит, или каждый день каким-то образом добираться на работу, или переезжать — снимать квартиру, или всей семьей перебираться в Краснодар. Нет уверенности, что наши сотрудники согласятся на такой вариант. А в Тимашевске найти новую работу будет очень сложно».

Всего на полигоне Северо-Кавказской дороги действуют восемь путевых машинных станций. По словам председателя ОППО Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути Александра Резникова, ограничения, связанные с распространением COVID-19, неблагоприятно отразились в том числе и на плановой загрузке предприятий путевого комплекса.

«В этом году для Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути ожидается некоторое снижение плана загрузки ПМС, поэтому в Центральной дирекции по ремонту пути рассматривается вопрос по упразднению двух наших предприятий. Объясняют это экономическими показателями, с которыми мы не совсем согласны, так как, на наш взгляд, реорганизация может существенно ухудшить режим труда и отдыха оставшихся работников», — комментирует он.

ФОТО ИЗ АРХИВА ДОРПРОФЖЕЛ НА СКЖД

Работники обратились в профсоюз с просьбой повлиять на ситуацию. «Мы неоднократно проводили совещания по данной теме и при первом заместителе начальника дороги Сергее Чернове, и при главном инженере дороги Александре Черномазове, получили поддержку и начальника дороги по сохранению данных ПМС, — говорит заместитель председателя Дорпрофжел на СКЖД Маргарита Королева. — Пока удается изыскивать объем работ и сохранять контингент».

Дорожную профорганизацию поддерживает и ЦК РОСПРОФЖЕЛ. В ЦДРП было направлено письмо с согласием, что требование коллективов ПМС о сохранении предприятий справедливо. «Считаем убедительными аргументы о том, что существует ряд проектов по ремонту и реконструкции пути в Северо-Кавказском регионе, в том числе в припортовых зонах», — отмечает заместитель председателя профсоюза Андрей Карабанов. — Предложение о сокращении предприятий в такой ситуации недопустимо».

ВАКЦИНАЦИЯ

Спутник для железнодорожников

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

В пунктах вакцинации на базе частных учреждений здравоохранения «РЖД-Медицина» на Свердловской железной дороге привиты от COVID-19 первые 500 человек.

По приказу Минздрава работники транспорта и энергетики отнесены ко второй группе вакцинирования. Первыми на дороге привьют билетных кассиров, сотрудников вокзалов, поездные и локомотивные бригады, монтеров пути, осмотрщиков вагонов, диспетчеров, энергетиков и связистов.

Вакцинируют железнодорожников препаратом «Гам-КОВИД-Вак» («Спутник V»). Первыми партию вакцин получили подразделения «РЖД-Медицина» в Екатеринбурге, Нижнем Тагиле и Егоршино. Туда было распределено Минздравом 300 доз, еще 200 — отправились для работников Сургутского региона магистрали. За неделю вакцинации их израсходовали полностью.

«В прививочной кампании задействованы высококлассные специалисты больницы, а подразделения, где проводится вакцинация, оснащены необходимым оборудованием. У нас есть все для соблюдения «холодовой цепи» при хранении и транспортировке вакцины, — констатирует председатель ППО частного учреждения здравоохранения «Клиническая больница «РЖД-Медицина» в городе Екатеринбург» Светлана Тетерина. — Данные о прививке заносятся в персональный сертификат, который выдается железнодорожнику на руки, и вносятся в Единую медицинскую информационно-аналитическую систему.

Для оптимизации вакцинации кадровый блок СвЖД предварительно провел анкетирование, подготовил и направил в поликлиники списки желающих привиться. Вакцинация проводится по предварительной записи: это диктуют условия хранения и использования вводимого препарата после разморозки. Поэтому желающему привиться железнодорожнику надо обратиться в кадры предприятия.

Среди первых вакцинированных начальник вокзала станции Дружинино Екатерина Сарсенова, в плане прививок она человек прилежный, все, что положены по графику, ставит, вот и от новой не отказалась.

«В конце декабря я изъявила желание сделать прививку, ровно через месяц вакцина пришла, — рассказывает Екатерина. — В день прививки чувствовала себя хорошо, к вечеру были незначительный озноб и боль в области инъекции, но к следующему дню все прошло. Муж тоже хочет вакцинироваться, поэтому, как только начнут прививать сотрудников полиции, он сделает это первым».

По мере поступления новых партий вакцины список пунктов вакцинации на Свердловской магистрали планируется расширить.

СТРАХОВАНИЕ

Предложили альтернативу

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Застраховаться от потери профессиональной пригодности теперь можно по более низким тарифам. У профсоюза появился новый партнер-страховщик.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

«Искать альтернативного страховщика начали год назад по просьбам председателей ППО предприятий Московской железной дороги», — рассказывает генеральный директор ООО «Дорпрофзащита» Татьяна Какурина. — Нужно было найти партнера, который предложил бы более низкие тарифы по основному риску программы — утрата профессиональной пригодности — относительно условий компании «СК Согаз-Жизнь» (действующий и основной страховщик)».

В итоге новым партнером стал КАПИТАЛ LIFE (ООО «Капитал лайф страхование жизни»). Преимуществами его программы являются сниженные тарифы и коэффициенты по ряду заболеваний, упрощенный порядок оформления документов при наличии у работника заболеваний.

«Первый наш страховщик возможности страхования с рядом хронических заболеваний вообще не дает, а в этом варианте можно. Хоть и с повышающим коэффициентом, или с возможностью его исключения из суммы страхового покрытия», — говорит Татьяна Какурина.

Тарифы на страхование у КАПИТАЛ LIFE немного ниже, чем у компании «СК Согаз-Жизнь». Предусмотрена в страховке и выплата «за здоровый образ жизни» — если человек доработал до окончания срока страхования и не утратил профессиональную трудоспособность.

Максимальный процент выплаты по риску «дожитие» может достигать 35% от размера страховой суммы по риску «профессиональная непригодность». Срок страхования 35–42 года, а вступить в программу для получения такой выплаты можно уже в 18 лет.

В целом условия и правила программ двух страховщиков мало чем отличаются. Поэтому теперь заявления работников можно направлять в обе компании. После предварительных расчетов железнодорожник сам выберет страховщика.

ЦИФРА

Сегодня от непрохождения медицинской комиссии по состоянию здоровья застрахованы 8,2 тыс. железнодорожников, связанных с безопасностью движения поездов. В прошлом году 171 человек получил выплаты на общую сумму 18 млн руб.

СПРАВКА

КАПИТАЛ LIFE (до 2018 года ООО «Росгосстрах-Жизнь») входит в перечень системно значимых страховых организаций Центрального банка РФ. Данная компания является № 1 по количеству договоров накопительного страхования жизни. Защиту личного и семейного благополучия ей доверили более 612 тыс. россиян (по данным за девять месяцев 2020 года).

СИГНАЛ
№ 05 (1033) 11–17 февраля 2021 года

БЕЗОПАСНОСТЬ

Формула взаимодействия

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В первом квартале всех общественных инспекторов по безопасности движения поездов зарегистрируют на портале «Навигатор безопасности». Это позволит им пользоваться цифровой технологией «Мобильный общественный инспектор».

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Об этом было заявлено на совещании Центрального совета общественных инспекторов по безопасности движения поездов.

Напомним, «Мобильного общественного инспектора» обкатали на Приволжской железной дороге, а в конце прошлого года технологию решили тиражировать на всю сеть.

Работает она как вкладка на интернет-портале «Навигатор безопасности». Общественный инспектор открывает вкладку и в специальной форме заполняет поля: указывает место, хозяйство, к которому относится нарушение, описывает его и прикрепляет фото и видео доказательства. Если, по его мнению, нарушение требует срочного устранения, ставит галочку в соответствующем окошке.

Как пояснил начальник отдела нормативно-технического регулирования и межведомственного взаимодействия департамента безопасности движения поездов ОАО «РЖД» Евгений Черюк, на каждое направление работы инспектора назначается эксперт — ревизор по безопасности. Получая информацию о нарушении, он анализирует ее и передает предприятию, которое и должно его устранить.

«Поскольку работники профсоюза ограничены в доступе к «Навигатору безопасности», организационная ответственность закреплена за ревизорским аппаратом, — уточняет Евгений Черюк. — Но, когда будут зарегистрированы все, рабочий процесс наладится, часть ответственности будет передана профсоюзу. В течение года вопрос отработаем. Пока стоит задача в феврале обеспечить регистрацию всем общественным инспекторам на портале и ожидаем от профсоюза поддержки в этом вопросе».

Для регистрации общественникам необходимо иметь доступ в Интранет. Как сообщил заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Андрей Карабанов, у профсоюза уже есть договор с Главным вычислительным центром ОАО «РЖД», и инспекторы, имеющие доступ к корпоративному Интранету, готовы к подключению.

«Никто не знает ситуацию так хорошо, как люди на местах, поэтому нам очень нужен этот инструмент, — подчеркнул первый заместитель начальника департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Алексей Колотов. — В прошлом году события на инфраструктуре снижены на 17% (по ответственности холдинга — на 13%). Однако до конца не удалось выполнить поставленные задачи с точки зрения предотвращения тяжелых последствий нарушений безопасности движения».

С начала года наблюдается рост случаев ДТП на переездах, изломов рельсов, повысились факторы риска, возникающие из-за текущего содержания пути, уровня обслуживания подвижного состава в пути следования и выполнения работ подрядчиками.

«Необходимо обратить внимание на профилактику производственного травматизма, на проверку производственных процессов в подразделениях управления пути и сооружений, Дирекции тяги и Центральной дирекции управления движением. На портале «Навигатор безопасности» эта информация есть. Прошу обратить внимание инспекторов», — подчеркнул Алексей Колотов.

Ежегодно общественные инспекторы проводят до 130 тыс. проверок, выявляют свыше 330 тыс. нарушений, влияющих на безопасность движения поездов.

«Однако, — говорит заместитель руководителя технической инспекции труда профсоюза Николай Ефремкин, — значительное количество нарушений инспекторы выявляют и фиксируют в рабочее время. Это не противоречит принципам добровольности общественного контроля, но создает впечатление формального отношения к делу. Внедрение технологии «Мобильный общественный инспектор» должно повысить эффективность работы инспекторов и снизить число формальных замечаний, усилив контроль за устранением нарушений».

ЦИФРА

Количество нарушений на инфраструктуре ОАО «РЖД» с 2015 по 2020 год снижено более чем в два раза (с 7702 до 2399 случаев).

ТВОИ ЛЮДИ, ПРОФСОЮЗ

Принцип неравнодушия

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрЖД
КРАСНОЯРСК

Общественный инспектор, электромеханик района контактной сети станции Ханкуль Абаканской дистанции электроснабжения КрЖД Виталий Чанилов после прошлогодних проверок применил 33 запретные меры.

За месяц он проходит четыре перегона от Камышты до Хоныха и четыре станции общей протяженностью более 40 км.

«Когда отправляешься с обходом, смотришь и свои устройства, и путь, и оборудование СЦБ. Хотя путейского образования или диплома связиста у меня нет, за годы работы глаз наметан, вот и вижу неполадки, которые угрожают безопасности движения. Убежден, что все мы, независимо от специализации, работаем на общее дело — безопасность движения. Если замечаю несоответствия, немедленно сообщаю коллегам-смежникам. Наша задача — поезда должны идти без ограничений скорости», — рассуждает Виталий.

Он уверен, что принцип неравнодушия и взаимовыручки работает в обе стороны. Ведь нередко и путейцы, и локомотивщики, заметив по пути неполадки устройств контактной сети, сообщают энергетикам координаты опасного места.

Обходы у инспектора бывают не только плановые, но и внеплановые, которые, как правило, связаны с резким повышением или понижением температуры воздуха. В конце января в Хакасии температура опускалась до минус 37 градусов, так что работы прибавилось. Впрочем, выявив нарушение и рассказав о нем ответственным за устранение специалистам, роль общественника этим не заканчивается. Важно задокументировать нарушение и позже в определенные сроки проверить, исправили ли ситуацию. В конце месяца общественник составляет отчет по оформленным замечаниям.

Роль инспектора Виталий Чанилов примерил на себя больше пяти лет назад. «Только в прошлом году он провел 42 проверки, выявил 121 нарушение. Всегда ответственно подходит к вопросам охраны труда и техники безопасности», — отмечает технический инспектор труда Дорпрофжел на Красноярской железной дороге Алексей Стельмашенко.

А еще Чанилов — рационализатор, ведь внедрение его рацпредложения помогло предотвратить хищения кабелей освещения на переездах.

По результатам работы в 2020 году Виталию присвоено звание «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов» на Красноярской дороге.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Инспектора задокументировали

Чтобы вы изменили в нагрузке общественных инспекторов по безопасности движения поездов?

Александр БОРКУНОВ,
председатель Совета общественных инспекторов эксплуатационного локомотивного депо Брянск-2:

— В связи с большой загруженностью на основной работе общественных инспекторов, нужно упростить документооборот (план и отчет) и ограничиться лишь актом проверок. Это даст возможность больше времени на «живую» работу в коллективах по выявлению нарушений.

Ирина ИГНАТЬЕВА,
главный технический инспектор труда Дорпрофжел на ГЖД:

— Все условия для работы общественных инспекторов, на мой взгляд, у нас на дороге созданы. Вопрос в человеческом факторе, в изменении отношения этих людей к своим обязанностям. Общественный инспектор должен быть проводником культуры безопасности в своем коллективе. И еще обязательно должен пользоваться авторитетом.

Сергей ГРИШИН,
старший осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Рязань:

— Следует отменить «план-конспект проведения информирования работников по вопросам безопасности движения поездов», ведь инспекторы данный вопрос отражают в акте проверки, пишут, с кем провели беседу, и ее тему.

Татьяна МЕЩЕРЯКОВА,
председатель ППО, председатель Совета общественных инспекторов Курганского центра организации работы железнодорожных станций:

— По профилю своей специализации общественные инспекторы легко выявляют любую неисправность, но в работе смежных служб им не хватает знаний. С прошлого года обучение общественников стали проводить на базе Корпоративного университета ОАО «РЖД». Формат — дистанционный, который, к сожалению, не дает практических навыков в выявлении неисправностей смежных служб.

Надеюсь, что по окончании пандемии обучение будет проходить очно, с отрывом от производства. Инспекторам очень не хватает наглядных примеров и практических занятий по выявлению возможных дефектов и неисправностей в хозяйстве пути, энергетиков, вагонников и СЦБ.

Павлин БРАТЦЕВ,
председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Пассажирский:

— Общественники у нас — ребята опытные и принципиальные, их работа приносит пользу. Возможно, она чрезмерно задокументирована: очень много форм и отчетов приходится заполнять, тратя личное время.

Хотелось бы, чтобы руководители компании и профсоюза продолжили поиск форм мотивации. Это может быть и финансовое поощрение, и право выбора времени отпуска.

Инспекторов поощряют путевками на мотивационные заезды. Это прекрасная возможность одновременно отдохнуть и пообщаться с единомышленниками, перенять опыт. Но путевку выделяют не в момент формирования графика отпусков, и поэтому не всегда общественник может ею воспользоваться. У нас в депо такой проблемы нет, так как руководитель заинтересован в слаженной работе инспекторов, а вот, по словам коллег из других предприятий, она существует. Было бы неплохо пересмотреть подход к организации заездов. Возможное решение проблемы — вызывная телеграмма за двумя подписями.

Виталий РОМАНЕНКОВ,
мастер вагонного участка Брянск Московского филиала АО «Федеральная пассажирская компания»:

— Предлагаю заменить три дня к отпуску на процент премиального вознаграждения за общественную работу по итогам работы за месяц.

Александр БОГОМОЛОВ,
заместитель главного ревизора Октябрьской железной дороги:

— Чтобы помочь общественным инспекторам в реализации их функций, необходимо в рамках технического обучения, проводимого с участием работников аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов, детально рассматривать причинно-следственные связи имевших место случаев нарушения безопасности движения, с указанием «мест», где возможна их профилактика. Транслировать яркие примеры нарушений, вскрытых инспекторами.

С учетом риск-ориентированного подхода составлять вопросы, которые помогут выявлять предпосылки возможных нарушений.

И, конечно, нельзя забывать про систему мотивации, которая должна стимулировать не на количество вскрытых несоответствий, а на их качество, на развитие работников общественного контроля, на осознанный подход к выполнению профессиональных и должностных обязанностей. Тем самым развивая в себе и в коллективе культуру безопасности движения.

Александр КОЛБАСОВ,
машинист эксплуатационного локомотивного депо Ожерелье:

— Проведение проверок безопасности движения для машиниста возможно в рабочее время только при ведении поезда, так как после поездки время проверки будет учитываться как сверхурочная работа. Следует рассмотреть возможность оплаты проведения проверок в свободное от работы время, данные часы оплачивать по разъездной ведомости либо по часовой тарифной ставке основной занимаемой должности.

КОРОТКО

РОСТ КВАЛИФИКАЦИИ

Большинство слушателей программы повышения квалификации «Организация деятельности общественных инспекторов по безопасности движения поездов: методы и инструменты» порекомендовали ее коллегам.

Программа разработана Корпоративным университетом РЖД при участии департаментов безопасности движения и управления персоналом ОАО «РЖД», профсоюза.

Она знакомит слушателей с основами системы менеджмента безопасности движения поездов и принципами культуры безопасности.

«Большой раздел посвящен безопасности движения по хозяйствам, — говорит начальник центра обучения технологиям трансформации бизнеса Корпоративного университета РЖД Петр Савченко. — Показано, какие нарушения могут быть, что можно выявить во время проверок. Слушателям дается представление об организации общественного контроля, роли инспектора, о том, как работа планируется и как обрабатываются результаты проверок. Особое внимание уделено современным технологиям».

В 2021 году прошли обучение 1483 инспектора, и 98% рекомендовали ее коллегам. В планах профсоюза этого года — повышение квалификации еще одной тысячи общественников.

ТРЕНИРОВКА В ДИРЕКЦИИ

Общественные инспекторы выступили в качестве внутренних тренеров системы менеджмента безопасности движения Дирекции тяги.

Как рассказал заместитель начальника службы безопасности движения Дирекции тяги Степан Парнюк, тренеры проанализировали более 400 нормативных документов на соответствие технологиям, регламентам, инструкциям. И определили перечень противоречий и неактуальность документов. В этом году инспекторы-тренеры станут участниками ежеквартальных круглых столов, посвященных выработке решений по улучшению уровня безопасности.

РЕГИОН

Правильный подход

НИНА ЛИСИЦИНА,
Дорпрофжел на СЖД
ЯРОСЛАВЛЬ

В прошлом году общественные инспекторы по безопасности движения поездов на Северной дороге провели на 10% проверок больше, чем в 2019-м.

Такие данные озвучены на заседании Дорожного общественного совета по безопасности движения поездов на СЖД.

Всего на магистрали создано 111 советов по безопасности движения поездов, в которые избрано 432 инспектора. В прошлом году они провели около 6,5 тыс. проверок, направили 228 предложений о том, как укрепить и усовершенствовать систему безопасности движения.

«К развитию системы общественного контроля по безопасности движения поездов на Северной дороге применяется комплексный подход, — рассказывает главный технический инспектор труда Дорпрофжел на СЖД Евгений Девяткин. — В первую очередь внимание уделяется организации и методике проверок, а также регулярному обучению инспекторов». На семинарах представители техинспекции труда и ревизорского аппарата рассказывают о методологии выявления нарушений, оформлении документации, а сами инспекторы обмениваются опытом.

Технолог Ярославской механизированной дистанции погрузо-разгрузочных работ Наталья Валягина, признанная лучшим общественным инспектором Ярославского региона СЖД, регулярно участвует в таких семинарах. Ведь она должна на экспертном уровне разбираться в вопросах безопасности движения. «Участвую в днях культуры безопасности, посещаю производственные участки. Сейчас осваиваю новое приложение «Мобильный общественный инспектор», — рассказала Наталья.

А машинист электропоезда Северной дирекции моторвагонного подвижного состава Валерий Максимов, которому по итогам 2020 года присвоено звание «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов ОАО «РЖД», рассказал, что в среднем в месяц проводит до 15 проверок.

«Соблюдение норм безопасности я контролирую не только во время проверок, а постоянно, находясь на рабочем месте. Думаю, такой подход самый правильный», — уточнил он.

СИГНАЛ
№ 05 (1033) 11–17 февраля 2021 года

ПЕРСПЕКТИВЫ

Обед по расписанию

Центральная дирекция по ремонту пути ОАО «РЖД» приостановила введение новых штатных расписаний путевых машинных станций (ПМС). В частности, они касаются поваров предприятий. Ряд из них еще в конце января получили уведомления о сокращении.

Об оптимизации поваров в ЦК профсоюза профсоюзные работники дорожных дирекций по ремонту пути сообщили еще до получения телеграммы о приостановке нововведений. Перспектива лишиться квалифицированных специалистов, отвечающих за питание, беспокоит их не меньше, чем сокращение профильных работников.

Иметь своего повара в штате выгоднее, чем организовывать доставку горячих обедов или сухого пайка к месту работ.

«На подведении итогов обязательств коллективного договора за прошлый год работники массово возмущались ассортиментом сухих пайков, предоставляемых занятым на ремонте пути в «окна» более четырех часов, — говорит председатель ППО Брянской механизированной дистанции инфраструктуры Московской дороги Татьяна Максимович. — Продукты поставляет АО «Железнодорожная торговая компания», однако их качество не выдерживает критики».

В Брянской мехдистанции своих поваров нет. Совсем иные отзывы у председателей предприятий, где в штате они присутствуют.

«Повара готовят вкусно и первое, и второе, и выпечку, весь ассортимент блюд, — говорит председатель ОППО Красноярской дирекции по ремонту пути Оксана Мальченко. — Они и сами заинтересованы в том, чтобы железнодорожники вкусно и сытно питались».

Нагрузки у поваров хватает: обслужить посетителей стационарных столовых, если они есть на территориях ПМС, и, главное, во время «окон» накормить персонал. А это 100–120 человек, каждому из которых требуется полноценное трехразовое горячее питание. Кроме того, пищу требуется доставить к месту работ, раздать, после чего вернуться на место стоянки и помыть посуду.

«У нас на каждом ПМС трудятся по 3–4 повара. Этого достаточно, — продолжает Оксана Мальченко. — Если штатное расписание все же изменят, останется по одному».

Такая же ситуация, например, в Забайкальской дирекции по ремонту пути, в которой пока трудится 10 поваров. В планах 2021 года по новому штатному расписанию их может остаться пять человек. В ПМС-176 Южно-Уральской дороги — один из трех, в Свердловской дирекции по ремонту пути — четыре вместо 11, которые будут трудиться в ПМС, где есть стационарные круглосуточные столовые.

В качестве альтернативы дорожным дирекциям по ремонту пути предлагается при необходимости нанимать поваров по договорам гражданско-правового характера. Однако в первичках не уверены, что это оптимальный выход из ситуации.

«Летом на помощь к трем штатным поварам дополнительно принимали сотрудниц по таким договорам. Но работа в выходные, ночные смены им не оплачивалась, предусмотренные колдоговором льготы на них также не распространялись, — рассказывает председатель ППО ПМС-176 ЮУЖД Елена Трухина. — Зарплата по договору невысокая, около 17 тыс. руб. Поэтому найти таких работников всегда было проблемой».

Сегодня штатные повара работать на таких условиях не соглашаются. При этом для полноценного питания персонала ПМС необходимы минимум два повара, полагает председатель ППО ПМС-97 Московской дороги Андрей Незгадюк. Он и его коллеги надеются, что проблема поваров не будет решена в ущерб производственному процессу — за счет сокращения других должностей или оформления персонала кухни на вакантные ячейки других специальностей.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

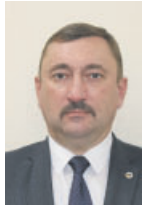
«Оптимизация штата требует особого мониторинга, отслеживания динамики выполнения производственных задач и постоянного наблюдения за режимом труда и отдыха железнодорожников. Нельзя допускать перегибов в перераспределении работ, когда на одного человека ложатся обязанности сразу нескольких штатных единиц. Это всегда оказывает негативное влияние на качество труда и морально-психологический климат в коллективе», — отметил председатель ППО ПМС на Новосибирского региона Александр Авраменко.

Пока сокращение поваров приостановлено, но «до особого распоряжения». Это означает, что в перспективе налаженная система питания сотрудников дорожных дирекций может быть нарушена.

Ольга ПРЯМИЦЫНА, корр. «Сигнала», Ирина ТОКАРЕВА, Денис ТОЛСТОЙ, Павел МИРОШНИКОВ, Ирина КЕЛЛЕРМАН, Елена ПОЛОВИНСКАЯ, Евгений СТЕПАНОВ, Дорпрофжел на СвЖД, ЗСЖД, МЖД, ЮУЖД, КрЖД, ЗабЖД

УСЛОВИЯ ТРУДА

Отдых с нарушениями



Игорь ИЛЬЧЕНКО, главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Красноярской железной дороге:

— Полноценный отдых в пункте оборота локомотивных бригад — залог обеспечения безопасности движения, высокой работоспособности и нацеленности сотрудников на решение производственных задач. Оснащение и оборудование домов и комнат отдыха осуществляется на научном подходе и медицинских исследованиях.

А «Положение по устройству и содержанию домов и комнат отдыха локомотивных бригад» четко определяет требования и зону ответственности за поддержание эксплуатационных, санитарных и эстетических характеристик пунктов отдыха локомотивных бригад. Документ устанавливает ответственность за функционирование домов отдыха за региональной дирекцией тяги как координатора процесса.

Между тем, проверки техинспекции показали, что распределение ответственности между структурными подразделениями и аутсорсинговыми компаниями неблагоприятно сказалось на поддержании должного уровня этих объектов.

Так, проверка дома отдыха на станции Иланская с романтическим названием «Огоньки», напоминающим сибирякам о таежных цветах, показала, что руководители локомотивного эксплуатационного депо не входят в число его частых гостей. Как результат, есть нарушения требований по пожарным рукавам и датчикам пожарной сигнализации, отсутствуют типовые правила внутреннего распорядка персонала аутсорсинговой компании «Т Сервис», санитарный журнал. Аутсорсер не выполняет требования по дезинфекции постельных принадлежностей.

Только после вмешательства профсоюза была устранена проблема обеспечения локомотивных бригад кипяченой горячей водой — приобретен водонагреватель объемом 25 л, в результате исчезла очередь из термосов к маленькому электрическому чайнику.

Балансодержателю здания — дирекции по эксплуатации зданий и сооружений — выдано представление на устранение грубых нарушений по организации сливов от технологических раковин и работоспособности вытяжной вентиляции столовой. Первоочередные работы проведены, запланирован ремонт коммуникаций. А нарушения сотрудников АО «Железнодорожная торговая компания» по качеству приготовления пищи пресечены во время проверки.

Особое огорчение вызывает состояние дома отдыха, расположенного в здании нового локомотивного депо, введенного в эксплуатацию в 2019 году на станции Междуреченск.

В здании не обеспечен температурный режим. При уличной температуре минус 6 градусов в жилых комнатах и служебных помещениях плюс 12–14 градусов, при норме от 22 до 25. Проблемы в санитарном обеспечении практически те же: отсутствие дезинфекции постельных принадлежностей, нехватка персонала для очистки территории от снега, обслуживания коммуникаций дома отдыха.

В доме отдыха, расположенном в новом эксплуатационном локомотивном депо Междуреченск, температура ниже нормы

Материалы проверок направлены всем причастным, установлены сроки устранения.

ХОББИ

Спорт на первом месте

Названы наиболее популярные хобби россиян. Часто любимое занятие пересекается с основной деятельностью человека.

Одним из самых любимых увлечений россияне назвали спорт. Занятие им распространено среди представителей практически всех профессий.

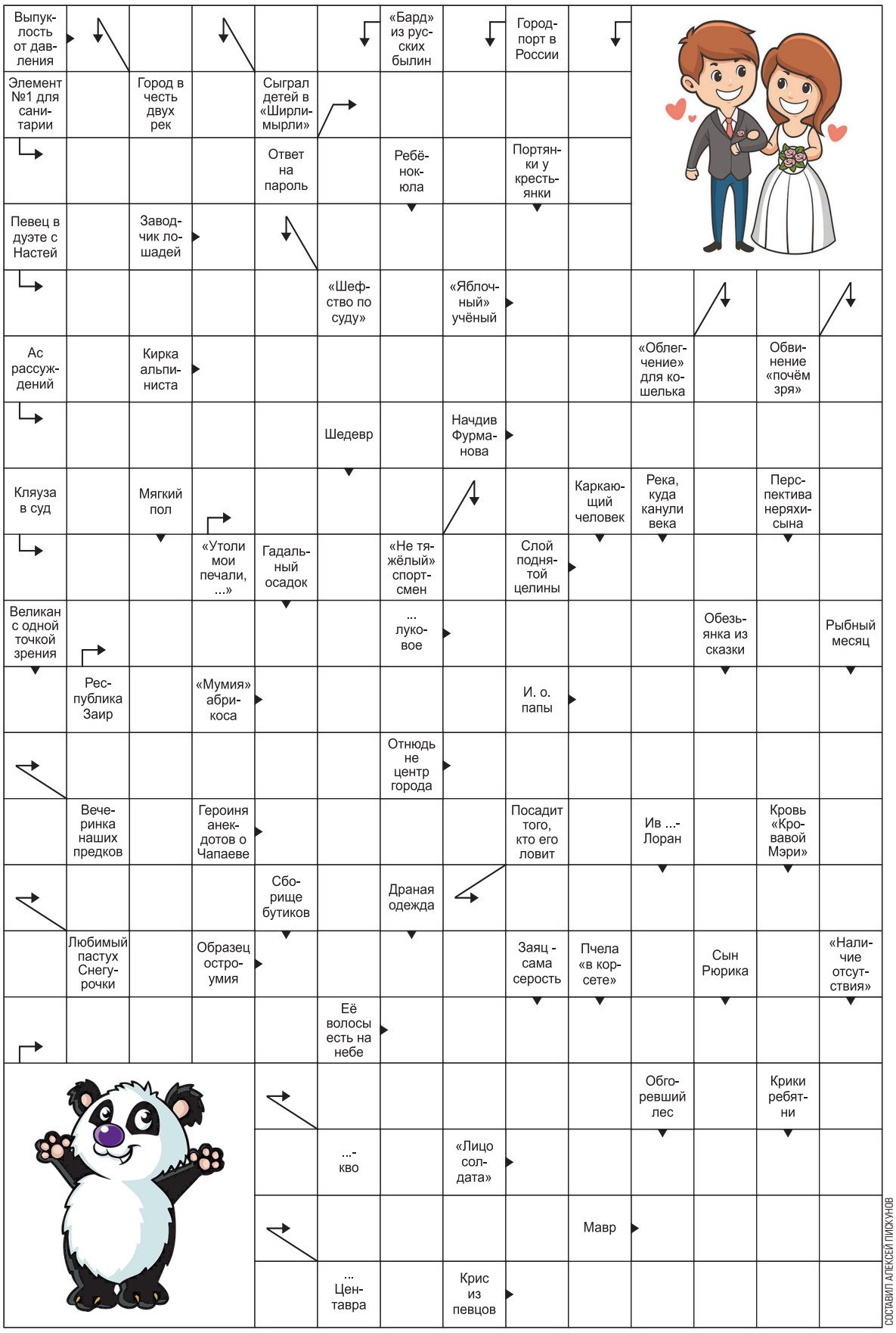
Такие данные получил сервис по поиску работы SuperJob, который провел опрос почти 3,5 тыс. жителей страны.

При этом наибольшее число спортсменов-любителей оказалось среди пиар-менеджеров. Более половины (51%) представителей этой профессии любят уделять свободное время спорту. Со значительным отставанием на втором и третьем месте идут директора (32%) и проектировщики (25%).

Другим наиболее распространенным хобби стало занятие, смежное с профессией респондента. Например, дизайнеры часто увлекаются рисованием, каждый четвертый пиар-менеджер — фотографией, сметчики и проектировщики — строительством (10 и 5% соответственно), а персональные водители обожают «копаться» в автомобилях (7%).

А вот офисные работники чаще в качестве хобби выбирают хендмейд: шитье, вязание, вышивку, производство мыла. Особенно подобные увлечения распространены в среде экономистов и менеджеров по продажам.

Еще одним популярным направлением для занятий была названа музыка. Музыкантов-инструменталистов и вокалистов больше всего среди программистов (16%), дизайнеров (15%) и технологов (10%).



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 4

По горизонтали: Роспуск. Фрау. Статист. Анна. Любэ. Колумб. Створ. Друг. Чили. Прокол. Флокс. Атлас. Порше. Атом. Эзоп. Недуг. Фляга. Бали. Танго. Бобр. Туз. Едок. Небеса. Зола. Галя. Клок. Нюня. Чтец. Рань. Кума. Ирод. Кризис. Соя. Дума. Рама.

По вертикали: Хранитель. Русалочка. Скарб. Ушиб. Кит. Юрист. Эдита. Купе. Огр. Уокер. Белое. Лузга. Сапфир. Понятие. Омега. Шоу. Данте. Гроза. Гусь. Оболтус. Реакция. Огород. Какаду. Нянька. Банкир. Яуза. Ласа. Мим.

МЕТРО

Самая глубокая

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Самой глубокой станцией метро в мире считается киевская «Арсенальная» Святошинско-Броварской линии с глубиной заложения 105,5 м, открытая 6 ноября 1960 года трудами «Киевметростроя».

С поверхностью станция соединяется через промежуточный вестибюль, к которому ведут эскалаторы с высотой подъема 55,8 м. Верхний эскалаторный марш оснащен подъемниками с высотой 46,6 м. И те, и другие — самые старые в столице Украины. Глубина залегания «Арсенальной» объясняется особенностями города, где правый берег Днепра значительно выше левого.

Первые проекты создания скоростного транспорта в Киеве начали рассматривать еще в конце XIX — начале XX веков. Но — не сложилось. Только 9 июля 1936 года Киевский горсовет рассмотрел работу выпускника МИИТа Папазова «Проект Киевского метрополитена». За этот проект молодой инженер был награжден премией астрономических по тем временам размеров — 1 тыс. руб. В 1938-м даже начались подготовительные работы, но они прекратились из-за начавшейся Великой Отечественной войны. Процесс возобновился только в 1950-х годах.

Первая линия — как раз Святошинско-Броварская — состояла из пяти станций, в том числе «Арсенальной», спроектированной архитекторами Геннадием Гранаткиным, Станиславом Крушинским, Наталией Щукиной и скульпторами Иваном Макогоном и Андреем Нименко.

Глубина станции повлияла на ее конструкцию. Толстые пилоны раскрыты для прохода пассажиров лишь в двух местах по платформе. Почти весь короткий («английского типа») центральный зал занимают служебные помещения, что не очень удобно для пассажиров, однако позволило уменьшить стоимость строительства станции. Облицовка обычна для станций первой очереди — белый и розовый мрамор и алюминиевое литье, анодированное под бронзу. Плюс стандартные мраморные скамьи и решетки путевой стены.

При строительстве промежуточного вестибюля метростроевцы столкнулись с трудностями, поскольку проведение работ между двумя вырытыми котлованами было чрезвычайно сложным. Решили построить вестибюль на поверхности. Киевляне, увидев гигантское железобетонное кольцо весом более трех тысяч тонн, назвали его «стаканом». Когда конструкция была готова, ее спустили на нужную глубину.

Второй по глубине заложения в мире на сегодня считается станция метро «Пухунг» в Пхеньяне (100 м), третьей — «Адмиралтейская» в Санкт-Петербурге (86 м). Кстати, метро Северной столицы по средней глубине залегания станций вполне официально считается самым глубоким в мире, что объясняется особенностями болотистого грунта, на котором построен город, — глубина отдельных перегонов, проходящих в том числе и под Невой, достигает 100 м.

СИГНАЛ
№ 05 (1033) 11–17 февраля 2021 года

ПРОФОРИЕНТАЦИЯ

В кабине машиниста

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

В Ижевском учебном центре ГЖД 60 ребят познакомились с азами основных железнодорожных профессий.

Особый интерес у них вызвали тренажеры, имитирующие, к примеру, управление поездом, или оказание первой помощи пострадавшему на путях. Все без исключения примеряли виртуальные очки. А еще были интересные лекции и тестирование по пройденному материалу.

Большая часть школьников — дети железнодорожников. «Прививая любовь к профессии, мы растим потенциальных членов профсоюза, укрепляем династийную традицию. Причем, все это практически при нулевых расходах, — рассказывает заместитель председателя Дорпрофжел на ГЖД по Ижевскому региону Лилия Ахметзакирова. — И вторая наша цель — снижение детского травматизма на железнодорожных путях».

Все участники профориентационной программы учатся в профильном железнодорожном классе школы № 20, с акцентом на углубленное изучение физики и математики. У его выпускников есть преференции при поступлении в железнодорожные вузы. По словам самих школьников, учиться интересно, тем более что дорожный профсоюз и руководство ГЖД активно этому способствуют. К примеру, в этом году, если позволит эпидемиологическая обстановка, ребята посетят музей Ижевского региона, региональный кинологический центр и, что особенно важно, побывают на рабочих местах представителей основных железнодорожных профессий.

ВОЛЕЙБОЛ

Юбилейный турнир

ОЛЕГ ЧЕПУРНОВ,
Дорпрофжел на ПривЖД
САРАТОВ

В Ершове прошел 50-й волейбольный турнир памяти заслуженного работника транспорта Николая Сурина.

Шесть сборных представляли Саратовский, Анисовский, Сенновский, Ершовский и Пугачевский железнодорожные узлы Приволжской магистрали, а также филиал СамГУПС в Саратове.

На первой стадии турнира борьба проходила в двух группах по три команды в каждой. По ее итогам определялось, за какое место сборные будут сражаться в финале.

По итогам турнира первое место заняли пугачевцы, второе — ребята филиала СамГУПС, а третье — железнодорожники Саратовского узла.

«Каждого игрока можно назвать победителем за азарт и борьбу. К сожалению, не хватило привычной поддержки болельщиков из-за их отсутствия по понятным причинам. Мероприятие прошло с соблюдением всех рекомендаций Роспотребнадзора», — уточнил руководитель Саратовского отделения Дорпрофжел на ПривЖД Олег Пилюгин.

ФОТО ОЛЕГА ПИЛЮГИНА

БЛАГОДАРНОСТЬ

Медики на стенде

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

До 15 февраля продлится выставка фотографий медицинских работников на Балтийском вокзале Северной столицы. Портреты сотрудников клинической больницы «РЖД-Медицина» Санкт-Петербурга видят все пассажиры, приезжающие из Пскова, Новгорода и нескольких районов Ленобласти.

ФОТО ОЛЕГА ГЕЛЬВИГА

Портреты врачей разных специальностей — от рентгенологов до терапевтов, а так же медсестер заняли 12 стендов. Многие пассажиры останавливаются, рассматривают их и даже фотографируют. Все понимают, что сегодня медики на передовой.

Уже почти год работники дорожной больницы принимают пациентов, оказавшихся в зоне риска, берут биоматериал в лабораториях и на предприятиях, проводят рентген, а с сентября — ПЦР-диагностику COVID-19. В медпунктах вокзалов оказывают неотложную помощь пассажирам с симптомами вирусной инфекции и другими заболеваниями. Выявить болезнь на ранней стадии, чтобы не дать ей распространиться, стараются и медики в пунктах предрейсового осмотра локомотивных бригад.

Организаторы выставки — служба корпоративных коммуникаций ОЖД, Октябрьской дирекции здравоохранения и Октябрьский центр научно-технической информации и библиотек — этой акцией отметили самоотверженный труд и профессионализм медработников, сказали им таким образом спасибо.

«К счастью, ни одно учреждение здравоохранения в границах Октябрьской магистрали не было перепрофилировано под ковид-госпиталь, — рассказал председатель Дорпрофжел на ОЖД Александр Голубев. — Наша дорожная больница работала в интересах всего Петербурга, принимала пациентов с «обычными» заболеваниями. И этим очень выручила город, ведь в то время все койки были заняты ковидными больными. На наших медиков легла двойная нагрузка — они и железнодорожников принимали, и закрывали потребности города в медицине».

В начале пандемии у железнодорожных медиков возникли сложности с приобретением СИЗ. И тогда Дорпрофжел на ОЖД помог в приобретении защитных масок и обеззараживающих средств.

Позже, с началом так называемой второй волны, когда коронавирусом стали болеть и медики, дорожный профсоюз закупил для них рециркуляторы, обеззараживающие воздух. А в качестве моральной поддержки публиковали благодарности медикам в газете и даже провели виртуальный концерт, посмотреть который можно было по ссылке в интернете.

ФИТНЕС

Пошли в «Гору»

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Годовые абонементы самарского фитнес-клуба «Гора» обойдутся членам профсоюзной организации ПИИ «Желдорпроект Поволжья» вдвое дешевле. Об этом позаботился профком учреждения.

ФОТО ЛАРИСЫ ФЛОРОВОЙ

Льготой воспользовалось более двух десятков сотрудников.

«Профком взял на себя оплату половины стоимости клубной карты. Это своеобразный вклад профсоюза в популяризацию здорового образа жизни и в физическое укрепление наших сотрудников», — рассказала председатель профсоюзной организации института Лариса Флорова.

Фитнес-клуб «Гора» располагает несколькими залами для тренировок, обустроенных современными тренажерами и спортивными снарядами. В стоимость абонемента входит стартовая тренировка и свободное посещение клуба, в том числе групповые занятия разной направленности.

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

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

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Крыму, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати: 29866
Общий тираж: 96 880 экз.
Номер подписан: 09.02.2021 г. №