Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 17 (1089)
26 МАЯ — 1 ИЮНЯ
2022 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Микроволновки вернулись в кабины

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА КРЖД

Работники довольны тем, что с микроволновок сняли запрет

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрЖД
КРАСНОЯРСК

Машинистам электропоездов Красноярской дирекции моторвагонного подвижного состава разрешили пользоваться микроволновыми печами во время стоянки.

Изначально в электропоездах предусматривалось использование электронагревательных плит. Однако для удобства работников работодатель и профсоюз решили их заменить и приобрели в кабины СВЧ-печи.

«Это очень удобно в пункте оборота, когда бригада приезжает и у нее по расписанию есть свободное время, чтобы пообедать, но нет возможности покинуть кабину», — отмечает главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Красноярской железной дороге Игорь Ильченко.

Все было в порядке, пока инспекторы ведомственного пожарного надзора не указали на то, что, согласно «Регламенту организации и осуществления профилактики пожаров на стационарных объектах и железнодорожном подвижном составе», запрещено использование электроприборов, не предусмотренных технической документацией. Было выдано предписание о запрете данных электроприборов, их сняли и почти на год убрали на склад.

Однако все это время профсоюз и работодатель пытались решить вопрос: сначала обратились на завод, где производят электропоезда, и получили ответ, что производитель не возражает против использования микроволновых печей мощностью до 2 киловатт во время стоянки поезда.

Но ведомственный надзор такой ответ не устроил, и его представители потребовали внесения изменений в техническую документацию. «Тогда уже подключилась техническая инспекция. Мы, в свою очередь, попытались решить вопрос с ведомственным надзором на Красноярской железной дороге, но понимания тоже не нашли и обратились выше: в Центральную дирекцию моторвагонного подвижного состава, подключилось руководство пожарного надзора в Москве. Дело зашло в тупик, начались длительные обсуждения», — рассказывает Игорь Ильченко.

По инициативе председателя Дорпрофжел и технической инспекции вопрос был вынесен на совет главных инженеров Красноярской дороги, где было решено обратиться к заместителю генерального директора ФГП ВО ЖДТ России — главному пожарному инспектору на железнодорожном транспорте Руслану Черепанову.

«В итоге наши доводы приняли, и мы получили одобрение на использование сертифицированных СВЧ-печей в режиме стоянки, работа нормализовалась. Важно, что мы смогли аргументировать, что это не опаснее, чем использование электрических плит, но при этом гораздо удобнее. Примечательно, что на других дорогах таких проблем не возникало», — подчеркивает Игорь Ильченко.

По словам председателя ППО Красноярской дирекции моторвагонного подвижного состава Сергея Черемных, работники очень довольны и благодарны, что у них снова есть возможность обедать с комфортом.

ТРАВМАТИЗМ

Строго по правилам

На станции Багаевка Приволжской дороги 15 мая при замене железнодорожного светофора от поражения током погибли работник Приволжской дирекции инфраструктуры и водитель ООО «РесурсТранс», а двое их коллег получили тяжелые ожоги. О том, можно ли было предотвратить несчастье и что предпримет профсоюз, чтобы впредь подобное не повторилось, «Сигнал» беседует с заместителем председателя РОСПРОФЖЕЛ Андреем КАРАБАНОВЫМ.

— Андрей Васильевич, железная дорога на протяжении своей 185-летней истории была и остается объектом повышенной опасности. Неужели накопленный за эти годы опыт не дал возможности выработать систему правил и требований, следование которым сделают труд железнодорожников безопасным?

— Такая система есть, причем она предусматривает несколько преград, которые по мере нарастания риска не должны давать человеку в опасных условиях возможности продолжать работу, прерывая путь к катастрофе. Но эта система дает сбой. И каждый раз при разборе очередного события выясняется, что причиной несчастья стал не один факт, а целая череда порой незначительных, на первый взгляд, нарушений.

Сейчас по факту происшедшего идет следствие. Подключены федеральные надзорные органы. Предварительное расследование с выездом на место организовал ЦК РОСПРОФЖЕЛ.

Предварительные оперативные результаты рассмотрения причин несчастного случая дают основания сказать, что руководители дистанции СЦБ не организовали работы должным образом, не обеспечили необходимый уровень охраны труда. Сотрудники вышли в свой выходной день. Конкретного плана работ у них не было, поскольку его несколько раз меняли.

Окончание на 4 стр.

СИГНАЛ
№ 17 (1089) 26 мая — 1 июня 2022 года

ЛЬГОТЫ

Транспорт на выбор

Работники Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом и Центральной дирекции по тепловодоснабжению получили право один раз в три года воспользоваться проездом в отпуск любым видом транспорта, взамен железнодорожного.

Это пилотный проект для изучения возможности персонификации предоставления железнодорожникам отдельных льгот, предусмотренных коллективным договором. Участвовать в нем могут сотрудники двух дирекций, которые пять лет проработали в ОАО «РЖД».

Чтобы в 2025 году поменять бесплатный проезд на железнодорожном транспорте на любой другой (за исключением такси), в том числе личный, нужно отказаться в ближайшие два года от поездок по транспортным требованиям ОАО «РЖД» в поездах дальнего следования. И написать до 1 августа 2022 года заявление.

Кстати, в этом случае будут компенсированы расходы на оплату проезда не только работника, но находящихся на его иждивении детей и иных несовершеннолетних лиц в возрасте до 18 лет.

«При этом железнодорожник может передумать, и тогда работодатель предоставит ему право проезда по транспортным требованиям ОАО «РЖД» и в 2023, и в 2024 году. В этом случае работник просто автоматически выбывает из проекта», — отметила эксперт Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Ирина Пуд. Напомним, первыми кто получил право проезда в отпуск любым видом транспорта, стали представители Дирекции железнодорожных вокзалов.

Те, кто в прошлом году написали заявление, в 2024 году смогут выбрать для себя любой способ передвижения, кроме такси.

Как рассказал руководитель Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Александр Лощагин, как и в прошлом году, порядок проведения пилотного проекта и компенсации расходов утвержден распоряжением компании «РЖД», принятым с учетом мотивированного мнения ППО ОАО «РЖД».

«Профсоюз согласился с документами, поскольку они дают работникам дополнительную возможность один раз в три года воспользоваться правом проезда любым видом транспорта, за исключением такси», — отметил он.

По мнению председателя ППО Московской дирекции по тепловодоснабжению Игоря Лося, запуск пилота свидетельствует о том, что руководство компании и профсоюз хотят привести право железнодорожников на льготный проезд в соответствие с современными реалиями. «Воспользоваться самолетом, другими видами транспорта удобно, в частности, тем, кто путешествует по нашей огромной стране. Вместе с тем у работников могут возникнуть сложности с планированием поездок на годы вперед. Да и оплачивается проезд только в пределах стоимости железнодорожного билета», — отметил он.

> **Сотрудники дистанции обсуждают новые возможности. И в первую очередь — это молодежь и жители больших городов, где расположены объекты воздушного, водного, автомобильного транспорта.**

Как рассказала приемосдатчик груза и багажа Юго-Восточной Дирекции по управлению терминально-складским комплексом, председатель ППО Марина Красных, работники предприятия делятся на две лагеря: одни ежегодно ездят по определенным маршрутам и им нужны железнодорожные билеты, другие не используют эту льготу, так как на дальние расстояния, по временным затратам, выгоднее самолет.

«Сейчас у всех есть возможность удовлетворить потребности. Кроме того, в рамках пилотного проекта планируется компенсация не только авиа-, а даже личного транспорта. Выходит, что можно не одного иждивенца провезти с собой бесплатно, а всю семью на море свозить и получить компенсацию за потраченный бензин. Думаю, что и такие желающие появятся», — рассказала она.

Положительно оценивают пилотный проект и инженерно-технические работники Западно-Сибирской дирекции по тепловодоснабжению. «Очень большой плюс по возврату денежных средств, хоть и через три года. Желающие однозначно будут. Это те, кто постоянно летают в отпуска самолетами. Оценка же представителей рабочих специальностей неоднозначна, так как большинство привыкли пользоваться проездом на железнодорожном транспорте», — говорит председатель первички предприятия Светлана Лазарева.

По словам председателя ППО Новосибирской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Екатерины Чухиль, сотрудники дистанции активно обсуждают новые возможности получения компенсации расходов. И в первую очередь — это молодежь и жители больших городов, где расположены объекты воздушного, водного, автомобильного транспорта.

«Проявляют интерес и любители путешествовать на личном автотранспорте. В то же время у сотрудников возникают вопросы: почему компенсация расходов начинается только с 2025 года? Если работник не воспользовался льготным проездом в течение последних трех лет, возможен ли перенос срока применения, начиная с 2022 года? В любом случае при реализации распоряжения на практике действует принцип «Не попробуешь — не узнаешь», — отметила она.

Материал подготовили Наталья МИХАЛЕВА, Мария БОКОВА, Павел МИРОШНИКОВ, Дорпрофжел на ЮВЖД, ЗСЖД, МЖД

Участники пилотного проекта могут получить компенсацию и за поездку к месту отдыха на личном автотранспорте

КОРОТКО

ЗВАНИЕ ДЛЯ ИНСПЕКТОРА

До конца этого года будет разработано положение о звании «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов на Октябрьской железной дороге».

Об этом на совещании, посвященном 85-летию ревизорского аппарата, рассказал председатель Дорпрофжел на ОЖД Александр Голубев.

«До конца года планируется утвердить и положение о звании. Также сегодня разрабатывается рейтинг дирекций по организации работы с общественными инспекторами по безопасности движения поездов», — уточнил он.

Еще одно нововведение, которое ждет общественников Октябрьской магистрали, — обеспечение работников локомотивных бригад возможностью работы после совершения поездки на отдельном персональном компьютере для внесения выявленных нарушений в части безопасности движения.

Это было одним из предложений, озвученных на совещании, и его участники согласились, что организация такого рабочего пространства поможет оперативнее заносить данные в систему по горячим следам.

ОТДЫХ С СЕМЬЕЙ

С мая члены семей работников ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта РФ» могут воспользоваться профсоюзной путевкой на оздоровление при финансовой поддержке предприятия.

За ребенка в возрасте до 16 лет нужно будет заплатить не более 20% стоимости путевки, за мужа или жену — 50%.

Для этого по предложению генерального директора ФГП Ивана Челнокова комитет профсоюзной организации МОО-ОППО работников ФГП ВО ЖДТ России РОСПРОФЖЕЛ внес дополнение в Положение о санаторно-курортном лечении и оздоровлении членов профсоюза и их семей.

ПОДДЕРЖАЛИ ИНИЦИАТИВУ МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ

РОСПРОФЖЕЛ поддержал предложение АО «Мосметрострой» об установлении профессионального праздника «День метростроителя» с датой празднования 2 октября.

С таким предложением в адрес заместителя председателя Правительства РФ Марата Хуснуллина обратился генеральный директор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков.

История метростроения в России берет свое начало с 1930-х годов — 2 октября 1931 года. Профессия метростроителя является одной из самых технологически сложных строительных специальностей. Строительство объектов метрополитена представляет собой отдельную отрасль строительства и содержит примеры невероятного мужества и строительных подвигов.

СПЕЦОЦЕНКА

Законные льготы

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

Локомотивным бригадам ПТОЛ оборотного депо Коршуниха Восточно-Сибирской дирекции тяги установлена надбавка в 4% за работу во вредных условиях. Также они получили дополнительные 14 дней к отпуску и право на досрочный выход на пенсию.

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ВСЖД

Локомотивщикам вернули положенные льготы за работу во вредных условиях

Льгот машинисты и помощники оборотного депо Коршуниха лишились в 2014 году после проведения специальной оценки условий труда, в результате которой был установлен класс вредности — 2.

В первичку предприятия обратился уполномоченный по охране труда, машинист Вячеслав Семин, который поднял вопрос о несоответствии класса вредности на рабочем месте фактически выполняемым обязанностям машинистов и помощников.

«В обязанности локомотивных бригад пункта технического обслуживания, работающих на прогреве, входит постановка и вывод электровозов на техническое обслуживание, маневровые работы на станции и деповских путях. На машинистов и помощников воздействуют опасные и вредные факторы, которые могут вызвать профессиональные заболевания», — рассказывает Вячеслав Семин.

В конце прошлого года председатель первички запросил Восточно-Сибирскую дирекцию тяги о проведении внеплановой специальной оценки условий труда (СОУТ) и получил положительный ответ. После СОУТ были выявлены неучтенные факторы вредности: у помощников машиниста электровоза — повышенный уровень шума, который способствует развитию нейросенсорной тугоухости, у машинистов, помимо это, еще и напряженность трудового процесса, что отрицательно влияет на организм.

«До выборов в председатели первички я работала ведущим инженером по организации и нормированию труда и знаю, что за работу во вредных условиях полагается доплата, дополнительные дни к отпуску и досрочный выход на пенсию. Остается только догадываться, почему при проведении СОУТ в 2014 году класс вредности для локомотивных бригад ПТОЛ был снижен, если технология на вспомогательных работах при депо не менялась на протяжении 15 лет», — рассказывает председатель ППО Оксана Гутова.

В итоге локомотивным бригадам оборотного депо Коршуниха установлен класс вредности 3.1 и возвращены законные льготы.

ЗДОРОВЬЕ

Двойная защита

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Первичка Улан-Удэнского локомотиворемонтного завода (ЛВРЗ) на год застраховала от несчастного случая на производстве и в быту всех членов профсоюза. 5379 работников предприятия знают, что «в случае чего» получат выплату.

«При наступлении несчастного случая работник получит обычную выплату по больничному листу от завода и дополнительную страховую выплату по договору, заключенному профсоюзной организацией, — рассказывает председатель ППО завода Валентин Нарожный. — Таким образом, если работник является членом РОСПРОФЖЕЛ, у него двойная защита».

Профсоюзная организация Улан-Удэнского ЛВРЗ страхует членов профсоюза уже 14 лет. АО «Страховая группа СОГАЗ» — третий по счету страховщик, с которым ППО заключает договор.

«Мы начали страховать работников с целью укрепления мотивации профсоюзного членства. А вообще одна из главных наших задач — здоровье людей, следовательно, организовано много спортивных мероприятий. Были случаи, когда участники соревнований травмировались (ушибы, повреждения мышц). Это и навело на мысль о страховке», — рассказывает председатель.

Завод находится в столице Бурятии — Улан-Удэ, в границах ВСЖД, где Дорпрофжел постоянно проводит множество разнообразных спортивных мероприятий. Для участия в них требовалась оформленная на каждого участника страховка. «И нам приходилось на команду в 5–20 человек (в зависимости от масштаба турнира) заключать договоры со страховой компанией. А сейчас, зная, что все наши люди застрахованы, об этом не надо заботиться», — говорит Валентин Нарожный.

Вообще, культура страхования в нашей стране не развита. Многие считают, что ежегодные страховые взносы — выброшенные на ветер деньги — при условии, что страховой случай не наступил. «За свои собственные средства люди, может, и не стремятся страховаться, а когда не тратят ни копейки, — в нашем случае страховку за каждого оплачивает профсоюз, — то все обеими руками за», — констатирует Нарожный.

При наступлении временной утраты общей нетрудоспособности в случае получения травмы или заболевания по страховке выплачивается поддержка в размере 105 руб. за каждый день, но не более 100 дней по одному страховому случаю. Для получения выплаты обязательно должен быть больничный лист и справка с диагнозом.

Если человек стал инвалидом, сумма страховой выплаты зависит от установленной группы инвалидности. Заболевания, по которым производятся выплаты, ограничены списком и перечислены в приложении к договору страхования. В случае смерти застрахованного его семья получает полный размер страховки — 35 тыс. руб.

«Члены профсоюза, получившие травмы, все положенные выплаты получают в обязательном порядке. В прошлом году прошла 121 выплата на общую сумму 366 180 руб. А всего в текущем году у нас застрахованы 5379 членов профсоюза», — говорит Валентин Нарожный.

ДОКУМЕНТ

Соглашение для вуза

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Студенческая первичная профсоюзная организация и руководство Ростовского государственного университета путей сообщения (РГУПС) подписали новое коллективное соглашение между учащимися и администрацией вуза.

В документе появились новые пункты, которые улучшают положение студентов, закрепляют за профсоюзной организацией еще одно направление деятельности и усиливают ее позиции.

Первое коллективное соглашение в РГУПСе подписали в 2016 году. Теперь его расширили. В частности, внесен пункт о предоставлении профсоюзу ежемесячно 20 абонементов для посещения бассейна и сколько же — на посещение тренажерного зала в спорткомплексе университета. При этом первичка берет на себя обязанность распределять эти абонементы между учащимися с учетом их состояния здоровья, успеваемости, общественной активности.

«Мы убедились в том, что с базовыми пунктами, которые записаны в соглашении, мы справляемся и можем работать в некоторых направлениях плотнее, конкретнее, более точечно», — говорит председатель студенческой первички Юлия Романенко.

В коллективных соглашениях закрепляются направления, по которым администрация и профсоюзная организация работают совместно, и их обязательства перед студентами. Это спортивная, культурно-массовая, образовательная работа, социальная поддержка.

«Может, это прозвучит слишком громко, но коллективное соглашение между студентами и администрацией можно назвать конституцией молодежной политики университета, — полагает председатель профсоюзной организации студентов Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ) Руслан Климчук. — Одно дело — договоренность на словах, другое — подписанный документ, на который можно сослаться при необходимости».

Например, в соглашениях есть пункт, касающийся наложения дисциплинарных взысканий на студентов: администрация не имеет права сделать это без согласования с профкомом студенческой первички.

В РУТ он оказался востребован в период пандемии, когда в университете действовал «масочный патруль». Была создана комиссия по контролю за соблюдением масочного режима с обязательным участием представителя профсоюзного комитета. Все решения комиссии принимались с учетом мнения профсоюзной организации.

А в соглашение РГУПС внесено отдельным пунктом право и возможность представителей студенческой ППО быть избранным в состав ученого совета университета, ученых советов факультетов университета.

В РУТ, кстати, новый документ предстоит подписать в этом году. Он также будет обновлен, ведь меняется структура университета. Особого внимания требуют учащиеся непрофильных для железнодорожной отрасли факультетов, как, например, обучающиеся в Академии водного транспорта. По типу занятости они не относятся к РОСПРОФЖЕЛ, но как студенты Российского университета транспорта, при желании могут в него вступить. Их особый статус также требует конкретизации в соглашении — в частности, это поможет им сохранить профсоюзный стаж при вступлении в профильный профсоюз при трудоустройстве.

Новое коллективное соглашение в этом году предстоит подписать и Самарскому государственному университету путей сообщения.

«Сейчас мы работаем над правками, которые предложим внести в соглашение», — рассказывает председатель первички студентов Самарского государственного университета путей сообщения Азат Хуснутдинов.

В первую очередь предполагается внести правки в раздел, касающийся социальных гарантий студентам, — это стипендиальное поощрение, материальное за активную позицию и участие в жизни университета и профсоюза. Правки также коснутся вопросов жилищно-бытового обеспечения учащихся.

Коллективное соглашение между студентами и администрацией вуза служит еще и подспорьем председателям первичек и профкому, что немаловажно, учитывая их специфику — частую сменяемость, считает Руслан Климчук. В нем можно «подсмотреть», в каком направлении профсоюзной организации следует двигаться дальше.

ФОТО ИЗ АРХИВА РУТ

СИГНАЛ
№ 17 (1089) 26 мая — 1 июня 2022 года

СЕЗОН

Ремонт по заводским настройкам

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В ОАО «РЖД» утверждены Технические условия на ремонт пассажирских вагонов, поступающих из Федеральной пассажирской компании в Центральную дирекцию по ремонту пути. Этого давно добивался профсоюз. Ведь теперь перед использованием во время летних путевых работ списанные вагоны смогут отремонтировать не силами ПМС, а на заводе.

Об этом было заявлено на заседании Совета председателей ППО Центральной дирекции по ремонту пути (ЦДРП), где обсуждались вопросы подготовки путевых машинных станций к летним путевым работам.

Как отметил заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Андрей Карабанов, компания начала реализовывать предложение профсоюза о закупке для ПМС модулей технического сопровождения. За последние три года было выделено 22 млрд руб., на сеть поступили 1174 таких вагона. Тем не менее, региональные дирекции продолжают пользоваться списанными ФПК вагонами (до 50% имеющегося парка).

Сотрудники ПМС своими силами обустраивают их, приспосабливая под проживание, бани, кухни и столовые.

«При подготовке вагонов к ремонтному сезону, — говорит председатель совета председателей ППО Горьковской ДРП Лидия Пронягина, — в каждом вагоне мы старались оборудовать сушильное отделение и помещение для проведения инструктажа. Но столкнулись с тем, что нам запрещено менять конструкции вагона, ведь мы получаем их после 30-летней эксплуатации».

По словам участников совещания, качество «кустарного» ремонта «своими силами», без технических условий и утвержденного проекта высоким быть не может по определению, потому что далеко не все можно сделать без инженерных расчетов.

«Вагоны сопровождения — сложный механизм, — говорит председатель ППО Московской ДРП и ДПМ Александр Агриомати. — Они начинены разными средствами, генераторными установками. Пусть Центральная дирекция инфраструктуры (ЦДИ) создаст вагонную группу, которая будет разбираться в этом. Потому что из-за сокращений на базах остались один-два электрика, наладчиков нет, поскольку их оптимизировали. Кто будет поддерживать техническое состояние вагонов, кто будет ремонтировать?»

«Мы давно настаивали на проекте и технических условиях для переоборудования внутреннего устройства пассажирских вагонов, — отметил Андрей Карабанов. — Наконец, они разработаны и утверждены. Теперь появится возможность ремонтировать их профессионально, в заводских условиях, а не «на коленке», как раньше. Стало быть, повысится качество ремонта».

По данным ЦДРП и ЦДИ, все вагоны к ремонтно-путевой кампании этого года подготовлены, произведен косметический ремонт, условия для проживания сотрудников обеспечены. В ЦК РОСПРОФЖЕЛ также не поступало информации от профсоюзных организаций региональных ДРП о запрете вагонов сопровождения для эксплуатации.

Однако в этом сезоне ПМС столкнулись с другой проблемой. Как рассказал председатель совета председателей ППО Дальневосточной ДРП Олег Кутенких, в этом году запретили прием работников для обслуживания вагонов по гражданско-правовым договорам.

«К началу сезона нужно было набрать 109 таких работников, но пришел приказ о расторжении с ними договоров. Мы, конечно, вышли из положения: в ПМС-18 и ПМС-19 есть монтеры пути, которые когда-то прошли обучение и имеют «корочки» истопников. Но они будут отвлечены от основной работы. Отсюда — нарушение ограждения места работ, другие нарушения технологии, поскольку люди будут выполнять работу, им по функционалу не свойственную», — говорит Олег Кутенких.

С подобной проблемой еще в прошлом году столкнулась Забайкальская ДРП, которая тогда не смогла из-за ограниченного рынка труда привлечь сотрудников.

«В прошлом году у нас было 34 проводника. На пик работ нужно было принять еще 52 человека, — рассказывает председатель совета председателей ППО Забайкальской ДРП Елена Шишкина.— И мы были вынуждены привлекать к обслуживанию вагонов монтеров пути. Но не все соглашались заниматься не своим делом. Кроме того, не все могут быть допущены к такой работе. Кроме того, зарплата проводника 35 тыс., а монтера пути — 68 тыс. руб. Контингент у нас набран под технологию. Поэтому сейчас придется отправлять 10–15 человек на обучение. Так ли это новшество выгодно?»

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

После окончания трудовой смены, отдых работников должен быть комфортным

Председатель Совета председателей ППО Западно-Сибирской ДРП Александр Авраменко предложил набирать на обслуживание вагонов монтеров пути 1–2-го разрядов, у которых невысокая зарплата.

Однако, по мнению Лидии Пронягиной, на такую работу лучше брать представительниц прекрасного пола: «Монтером пути женщину не возьмешь. А убираются в вагонах они на порядок лучше, чем мужчины. Вовремя и постельное белье поменяют, и пыль протрут, и полы помоют».

По словам Андрея Карабанова, профсоюз давно выступал против заключения гражданско-правовых договоров, потому что люди, работающие по ним, остаются без профсоюзной защиты, как и те, что работают по аутсорсингу. Совет председателей договорился добиваться от работодателя приема проводников, поваров и другого обслуживающего персонала на летнюю путевую кампанию по трудовым договорам.

Конечно, можно организовать работу таким образом, чтобы монтеры пути в выходные дни подрабатывали на обслуживании вагонов сопровождения. Однако в минувшем апреле ЦДРП запретила привлекать к работе в выходные дни сотрудников за двойную оплату, теперь им положен лишь дополнительный день отдыха.

«По этой причине у нас уволилось за последний месяц 12 человек», — сообщила глава совета председателей ППО Куйбышевской ДРП Татьяна Прокаева».

ТРАВМАТИЗМ

Строго по правилам

Окончание. Начало на 1 стр.

Поручения, которые давались непосредственными руководителями на месте, были рискованными и связаны с нахождением под большим напряжением на недопустимом расстоянии от контактного провода. И когда стали краном опору поднимать, она приблизилась к контактному проводу, возникла электрическая дуга, которая травмировала людей. Все это видели руководители, которые находились на месте работ, в том числе начальник дистанции СЦБ.

— То есть руководитель не только не обеспечил безопасность работ, и обдуманно создал недопустимые риски для здоровья и жизни работников?

— Технологическая необходимость переноса светофора была. Но требовалась ли такая срочность? Начальник дистанции сигнализации и связи Саратов говорит, что торопились исполнить поручение руководства. Объективно срочности не было, все можно было сделать в плановом порядке. А начальник дистанции СЦБ на вопрос, зачем он торопился, ответил, что решили, пока есть машина-погрузчик установить мачту светофора.

Это не единственный случай, когда неудовлетворительная организация работ влечет за собой несчастье. По предварительным оценкам, по такой же причине 14 мая на перегоне Кожурла — Блокпост 3070 произошел наезд на бригаду монтеров пути ПМС-177 «Укладочный» Западно-Сибирской дороги.

Дорожный мастер, для которого роковая ночная смена стала четвертой подряд (при разрешенных двух ночных сменах подряд), не смог правильно определить безопасное расстояние для передвижения хозяйственного поезда до места нахождения бригады путейцев.

— Как вы думаете, почему люди не отказываются работать с нарушениями, даже когда речь идет об их жизни? Неужели им отказывает чувство самосохранения?

— Нередко мы встречаем случаи давления руководителя на работника, с перегибами, с завышенными требованиями на выполнение работ, в том числе и не предусмотренных трудовым договором. Работодатель не должен ставить сотрудника перед необходимостью рисковать. Тем более что законодательством предусмотрены права каждого человека на самозащиту, в том числе на отказ от выполнения работы, если речь идет об угрозе жизни лично ему или окружающим.

— Какова позиция профсоюза в связи с таким положением дел?

— Произошедшие события стали поводом для обсуждения в коллективах. Разговор предстоит непростой. Профсоюз призывает каждого работника действовать строго по правилам.

Учитывая резкое ухудшение ситуации с травматизмом, обращаемся ко всем железнодорожникам: следует повысить внимание к себе и коллегам в вопросах охраны труда. Воспринять потерю коллег с Приволжской и Западно-Сибирской магистралей как утрату большого коллектива железнодорожников. Принять к руководству принцип «Я и мои коллеги работаем по правилам». А если безопасность труда не удается обеспечить, необходимо остановить рискованные действия. Жизнь и здоровье человека — важнее всего.

— Но как поступать, если руководитель не слышит и настаивает?

— Сразу нужно позвонить председателю своей первичной профсоюзной организации, своему профгруппоргу, цехкому, инспектору труда или иному представителю своей профсоюзной ячейки и описать ситуацию. И не стоит скрывать этот факт от руководителя, а в корректной форме предостеречь его от возможных ошибок, сообщить о праве информирования в таком случае представителя профсоюза. Председатель ППО, техническая инспекция труда, институт уполномоченных по охране труда обязаны вмешаться в ситуацию и не допустить нарушений охраны труда при производстве работ. В этом случае конфликт «работник — руководитель» станет шире, в него добавятся другие участники, которые просто не позволят нарушить принцип «Я и мои коллеги работаем по правилам».

Беседовала Ирина ***ПАВЛОВА***

УСЛОВИЯ ТРУДА

Обед по-домашнему

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В Московской дирекции по ремонту пути (МДРП) в прошлом году началось создание столовых мобильных комплексов для путевых машинных станций (ПМС) и опытных путевых машинных станций (ОПМС). Необходимость в них обусловлена проблемой доставки горячего питания для работников, занятых на технологических «окнах». В одном из таких комплексов побывали корреспонденты «Сигнала».

По московским пробкам доезжаем с председателем ППО МДРП и ДПМ Александром Агриомати до станции Поварово-2 Большого кольца Московской железной дороги. Там с 25 марта работает Опытная путевая машинная станция № 99 из Брянска. Задача ее — замена рельсошпальной решетки, глубокая очистка балласта, укладка рельсовых плетей. Это более 14 км, перегон Белый Раст — Икша — Поварово.

К мобильному столовому комплексу подъезжает и начальник ОПМС Александр Пугачев. «Перед нами стояла задача в кратчайшие сроки — а начали мы этот процесс в том году — оборудовать комплекс, — рассказывает он. — Оборудование, строительные материалы, кухонные принадлежности через договоры закупила и поставила нам дирекция. Собственными силами отделали вагоны и ввели в эксплуатацию 7 мая».

Мобильный столовый комплекс представляет собой два вагона. В первом — столовая, во втором — кухня. Руками самих путейцев проведен ремонт.

Заходим в столовую, где как раз идет обед. Как полагается, в первом отсеке — вешалка и рукомойник.

Одновременно в вагоне может принимать пищу до 40 человек. В связи с антиковидными мероприятиями рассадка снижена вдвое. Люди по очереди подходят на раздачу с подносами. Сегодня в меню картофельный суп, гречка с мясом, компот. Александр Агриомати обращает внимание — тарелки не пластиковые, которые обычно применяются на «окнах».

«Не люблю пластиковую посуду», — смеется он.

Но в мобильном столовом комплексе есть возможность мыть посуду, так что здесь используются стеклянные супницы. А это тоже помогает создать в вагоне домашнюю атмосферу.

Далее, за обеденной зоной, расположена раздача. Ей сегодня заведует повар Надежда Медведева. Ее смена длится 15 суток, затем столько же отдых.

«Рабочий день начинается в пять утра, готовим на 70 или 90 человек, в зависимости от объема путевых работ. Комплекс удобный, все оборудование есть, посуда есть, — рассказывает она. — А отзывы от работников положительные. Им нравится атмосфера: они пришли, сняли верхнюю одежду, помыли руки, сели, поели, отдохнули. Они приходят, как к себе домой».

Второй вагон комплекса — вотчина поваров. Это кухонная зона со всей необходимой техникой, два склада продуктов питания (продукты доставляют раз в неделю).

На кухне колдует шеф-повар Сергей Высоцкий. Отрываем его от замешивания теста для вечерней выпечки.

> **Мобильный столовый комплекс, теперь уже как неотъемлемая часть станции, также перебазируется.**

«Я «кабачник», — говорит он про себя, употребляя уже подзабытый железнодорожный сленг. Поваром работает с 1986 года, трудился в вагонах-ресторанах. В прошлом году, пока не было мобильного столового комплекса, работал раздатчиком, теперь вернулся к своей основной профессии. — Сейчас тружусь по утвержденному меню, но хотелось бы самому закупаться, чтобы что угодно готовить на эти деньги».

Бюджет на трехразовое питание на день для одного человека ограничен, поясняет Александр Агриомати. Сейчас, согласно договору между АО «ЖТК» и компанией «РЖД», это 505 руб. Однако, учитывая инфляцию и особенно скачок цен на продукты, произошедший в последние три месяца, этой суммы становится недостаточно.

Тем не менее, пока работники влияния инфляции на свой обед не ощутили. Столовый комплекс оценивают положительно.

«Тут работают свои повара, один коллектив, все друг друга знают, и в итоге качество приготовления пищи иное, — говорит бригадир путевой колонны Иван Фирсов. — И задержек нет, которые бывали из-за пробок. Все вовремя. Когда готовят свои повара, порции стали немного больше».

В том, что горячее питание теперь не надо доставлять издалека, существенный плюс. Раньше завтраки, обеды и ужины работникам привозили из московской столовой. Причем все одновременно. Расстояние, пробки — и вот уже горячее питание не такое уж горячее, а обед и ужин и вовсе весь день дожидаются своего часа.

После обеда начальнику ОПМС-99 надо на перегон, проконтролировать ремонт. От базы до него 32 км. В машине, пока едем, Александр Пугачев рассуждает, как можно было бы изменить организацию горячего питания в условиях имеющегося достаточно ограниченного бюджета, чтобы оно было сытным, вкусным и разнообразным.

На перегоне снова попадаем в обеденный перерыв. Еду из столового комплекса путейцам привез его «филиал» — КамАЗ, переделанный из «вахты» в мини-столовую. Идея использовать грузовик вместо «газелей» и уазиков, которыми обычно доставляют бачки с блюдами, как и идея создания мобильных столовых комплексов, принадлежит бывшему начальнику МДРП, а сегодня первому заместителю Центральной дирекции по ремонту пути Александру Пименову.

В кунге вдоль стен установлены лавки и столы, выгорожено небольшое помещение для раздачи пищи. Как раз начинается дождь, и преимущество грузовика-столовой, в котором за раз может разместиться 12 человек, становится очевидным — вода не капает в суп.

Когда будут завершены работы в Поварово-2, ОПМС-99 отправится в Калужскую область, затем в Мытищи. Мобильный столовый комплекс, теперь уже как неотъемлемая часть станции, также перебазируется туда.

Отметим, что в кадровом блоке Московской дирекции по ремонту пути под руководством Валерия Лукомского также стоит на контроле вопрос запуска данных столовых еще на семи предприятиях ПМС и ОПМС в весенне-летний период этого года. Данные мероприятия существенно улучшат условия работников.

*Фото Владислава **КУЛИКОВА***

На раздаче Надежда Медведева

В вагоне-столовой уютная атмосфера

Перед тем, как войти в обеденный зал, нужно снять верхнюю одежду и помыть руки

Одновременно в вагоне-столовой могут обедать до 40 человек

СИГНАЛ
№ 17 (1089) 26 мая — 1 июня 2022 года

ЛИДЕР

Заботливая Анна

ГЕННАДИЙ АСТАХОВ,
Дорпрофжел на ДВЖД
ТЫНДА

Жизнь заместителя председателя первички, инженера производственно-технического отдела инфраструктуры Юкталинской дистанции пути Дальневосточной магистрали Анны Сидоровой легко вписывается в пословицу: «Где родился, там и пригодился».

Анна Сидорова местная, родилась и выросла в бамовском поселке Юктали. Здесь же начала трудовую деятельность в одноименной дистанции пути, причем приступила к ней с профессиональных азов: была сигналистом, распределителем работ, занимаясь земляным полотном. Получив высшее образование, стала инженером производственно-технического отдела, ведет подготовку кадров.

В этом году исполняется 10 лет ее общего трудового стажа. За это время накоплен определенный производственный и житейский опыт, который используется и в профсоюзной работе. Свое предназначение на поприще заместителя председателя первичной профсоюзной организации Анна видит не только в том, чтобы проводить мероприятия, посвященные праздникам, а главным образом в том, чтобы защищать интересы работников, помогать в решении проблем.

Одна из таких — отдых. Он напрямую связан с курсированием рабочего поезда № 8801. По графику поезд с монтерами пути прибывает на станцию Хани в 18 часов 15 минут (местное время), но мониторинг за октябрь — ноябрь прошлого года показал, что в октябре поезд задерживался более чем на час четыре раза и один раз — на полтора часа. В ноябре поезд тоже несколько раз прибывал с опозданием на час и более.

У путейцев оставалось значительно меньше времени пообщаться с семьей, уделить внимание детям. Учитывая ранний подъем — около шести часов утра, времени на личные дела не остается. Его едва хватает, чтобы выспаться и хотя бы по минимуму набраться сил перед трудным рабочим днем. А ведь плохо отдохнувший работник — прямая угроза безопасности движения поездов. Он подвергает опасности не только свою жизнь, но и коллег.

С учетом этого обстоятельства первичка и сама Анна Сидорова обращались за содействием к руководству предприятия, в техническую инспекцию труда Тындинского филиала Дорпрофжел на ДВЖД, а через нее — в средства массовой информации. В частности, в газету «Профсоюзная жизнь». Сейчас эта ситуация находится под контролем ППО.

Заботится профлидер и об организации движения за здоровый образ жизни. Юктали — поселок отдаленный. Но в нем действуют подразделения и участки свыше десяти предприятий Тындинского территориального управления Дальневосточной магистрали. До недавнего времени железнодорожникам, особенно зимой, негде было в свободное время заниматься спортом. И в начале марта в торгово-общественном центре поселка начал действовать тренажерный зал. Основные расходы на приобретение тренажеров взяла на себя Дальневосточная железная дорога. На открытии звучали слова признательности тем, чьими заботами появилась дополнительная возможность вести здоровый образ жизни. Был подарок и от первички — Анна Сидорова вручила будущим посетителям тренажерного зала настенные часы.

Не забывает первичка и о детях железнодорожников, старается развивать их творческие способности. Поэтому конкурсы рисунков очень популярны среди ребят, и не только родителей, трудящихся в головном предприятии, но и подразделений, находящихся в Лопче и Хани.

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА АННЫ СИДОРОВОЙ

За добросовестный труд на железнодорожном транспорте, активное участие в работе профсоюзной организации по защите социально-экономических прав и интересов работников, большой личный вклад в развитие и укрепление профсоюзного движения, развитие социального партнерства Анне Сидоровой объявлена благодарность председателя РОСПРОФЖЕЛ.

ВОЛОНТЕРСТВО

Помощь машиниста

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Есть люди, у которых на все хватает времени. Они настолько любят жизнь, что она благосклонно добавляет им незримых часов в сутках, чтобы они успевали поделиться своей энергией с теми, кому она необходима в силу разных жизненных ситуаций. Машинист эксплуатационного локомотивного депо Сургут Виталий Балабус именно такой: стремительный и неравнодушный, активный и искренний.

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ВИТАЛИЯ БАЛАБУСА

Виталий Балабус (третий справа) вместе с казаками из Сургута собирает и доставляет гуманитарную помощь

Он постоянно увлечен, всегда дарит свои знания и время другим. Сегодняшние дни не исключение, с 2016 года Виталий входит в союз добровольцев России по организации сбора и доставки гуманитарной помощи жителям Донбасса.

Виталий родился на Украине в городе Луцке, но жизнь так распорядилась, что начал он свой трудовой путь на Свердловской железной дороге слесарем по ремонту подвижного состава вагонного депо Сургут. Было это в 1993 году, через семь лет перешел работать помощником машиниста в локомотивное депо Сургут, где трудится и сейчас, но уже в должности машиниста тепловоза 2-го класса.

С 10 лет Виталий стал заниматься боевыми искусствами — карате-до, айкидо. А с 20 лет к этому списку добавились филиппинские боевые искусства. В этом виде спорта Виталий дошел до черного пояса и получил международный сертификат, который дал ему право тренировать детей и взрослых.

В 2016 году Виталий открыл в спортивном клубе «Локомотив» бесплатный кружок для детей по филиппинским боевым искусствам. Сейчас это начинание продолжает его преемник, а у Виталия новое увлечение — трекинг — туристические походы по горам.

В отпусках Виталий ежегодно вместе с семьей — женой Дарьей и дочкой Еленой отправляется покорять вершины Кавказских гор — Архыз, Белалакая, Безенги, самой высокой горой оказалась гора София 3670 м над уровнем моря. В мечтах и планах, конечно же, покорить Эльбрус. А на пенсии, которая наступит уже через два года, машинист планирует заниматься джип-турами по горам.

А пока на повестке дня у Виталия — помощь. С 2016 года Виталий — активный участник в сборе гуманитарной помощи и два раза в год, весной и осенью, доставляет ее на Донбасс.

«Вожу гуманитарную помощь ребятам из полка имени Платова. И делаю это адресно. Для меня важно быть уверенным, что помощь дойдет до адресата, — уточняет железнодорожник. — Занимаюсь этой деятельностью совместно с казаками Сургута. Вместе ведем сбор гуманитарной помощи, формируем колонны из своих машин и отправляемся в дорогу».

В конце апреля Виталий вернулся из очередной поездки и уже занимается организацией сбора помощи для осеннего заезда. Надо договориться о месте на складе, но, главное, найти единомышленников, которые по зову сердца смогут поддержать казаков.

«Сейчас ребятам крайне необходимы сигареты, извините, но такова жизнь, они снимают стресс, — уточнил Виталий. — Еще нужны квадрокоптеры, переносные радиостанции, влажные салфетки, новое нижнее белье и носки, а также медикаменты: антибактериальные, антишоковые препараты и перевязочный материал».

Уже начато формирование новой партии помощи на осень, и Виталий Балабус призывает неравнодушных присоединиться.

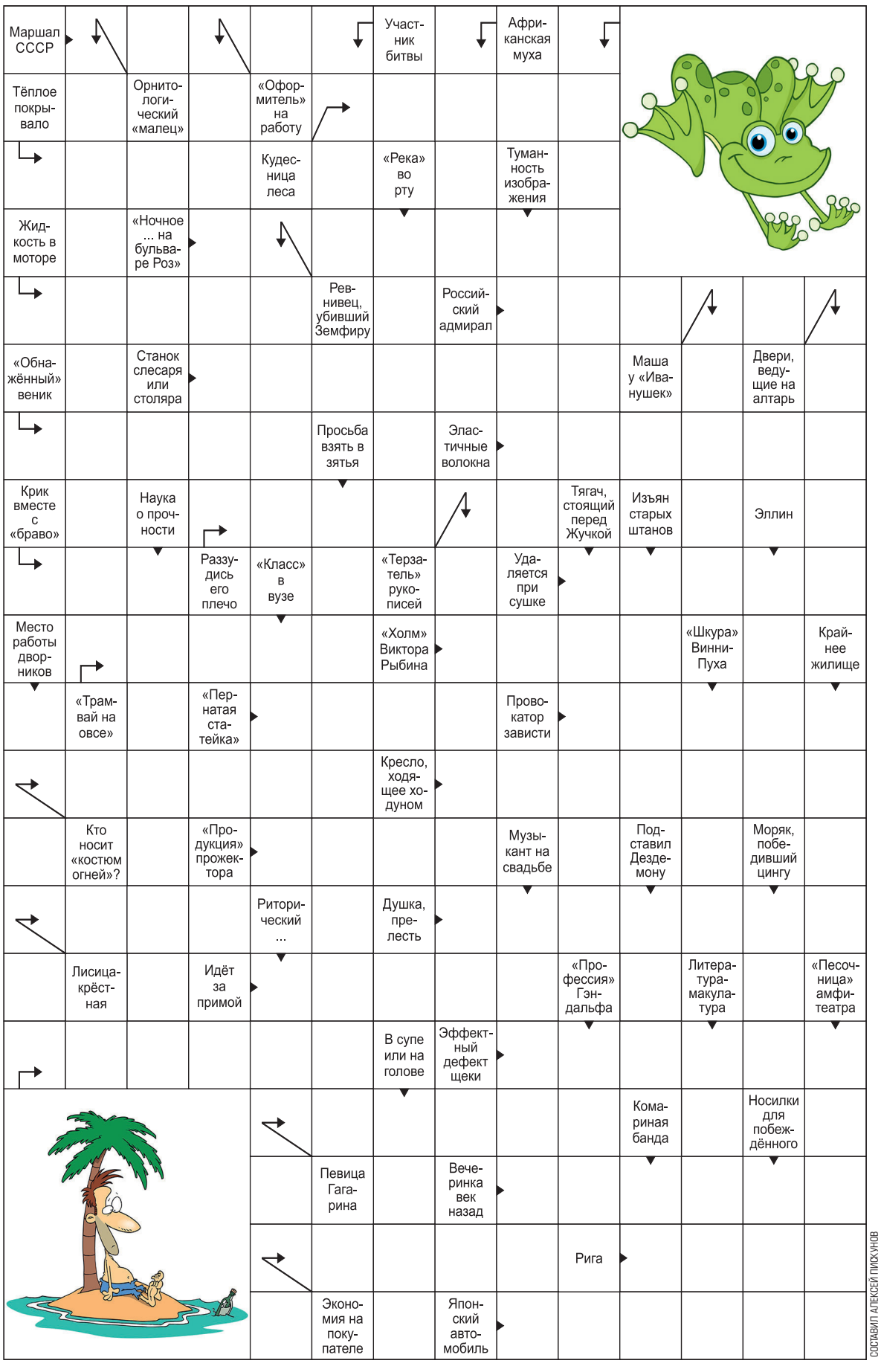
ЛЕТО

Почитать в лагере

Владивостокский филиал Дорпрофжел на ДВЖД провел акцию по сбору детской литературы для пополнения библиотек корпоративных детских оздоровительных лагерей им. Горького и «Наречное».

ФОТО ТАТЬЯНЫ ЦЫГАНОВОЙ

Собрано большое количество книг: сказок, рассказов, сборников стихов, познавательной литературы. «Особо хочется отметить коллектив Дальневосточного регионального общего центра обслуживания, который всегда одним из первых принимает участие в реализации профсоюзных инициатив», — сказала специалист социальной сферы Владивостокского филиала Татьяна Цыганова.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 16

По горизонтали: Мальчиш. Пюре. Гонорар. Дюма. Пиаф. Скупка. Завоз. Лира. Лыжи. Арарат. Льюис. Скетч. Брест. Азия. Желе. Астра. Вятка. Сабо. Лайка. Овца. Гоп. Риск. Анкара. Ялик. Наив. Тлен. Грог. Ясли. Тату. Мода. Клоп. Сократ. Каа. Кейт. Анна.

По вертикали: Сюсюканье. Мегаполис. Лунка. Чёрт. Шар. Изыск. Флинт. Срам. Кар. Порше. Астат. Елена. Чаевод. Биатлон. Ряска. Сыр. Тайга. Анапа. Корм. Волосок. Арктика. Снеток. Канапе. Август. Кромка. Горн. Дата. Дан.

МЕТРО

Зомби за контроллером

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Станция лондонского метро «Мургейт» внешне ничем не примечательна — одна из многих. Если не знать, что 28 февраля 1975 года там случилась авария, до сих пор считающаяся самой страшной в истории подземки английской столицы.

Тем утром лондонцы торопились на работу. В 08:48 поезд подъезжал к конечной станции «Мургейт». Пассажиры уже готовились на выход, как вдруг, вместо того чтобы остановиться, поезд стал резко набирать скорость и с размаху впечатался в бетонную стену тупика. Первые три вагона были смяты в гармошку, начался пожар, все заволокло дымом, на станции погас свет. Спасатели и полицейские пытались вытащить выживших, что было нелегко. Как вспоминал один из полицейских, участвовавших в спасении людей, «температура в вагонах достигала 120 градусов, так что при входе туда казалось, что ты попал в печку…»

Первая бригада скорой помощи прибыла на место через шесть минут после случившегося, последнего выжившего подняли наверх спустя 13 часов после аварии. 43 человека погибли, 74 пострадали. А остальные свидетели происходившего еще долго не могли опомниться после сильнейшего стресса.

Естественно, было проведено самое тщательное расследование причин происшествия. И чем дальше, тем больше возникало вопросов. По словам пассажиров и работников станции, поезд даже не пытался затормозить — хотя до аварии, как выяснилось позже, технически он был совершенно исправен. Тем более было непонятным поведение машиниста. Как утверждали свидетели, вплоть до момента столкновения со стеной он не двигался и ни на что не реагировал, а смотрел прямо перед собой с безучастным выражением лица.

Машиниста звали Лесли Ньюсон, было ему 56 лет. Абсолютно все его друзья, знакомые и родственники характеризовали Лесли как человека надежного, ответственного, отличного семьянина. Те, кто видел его 28 февраля до аварии, говорили, что Ньюсон выглядел и вел себя совершенно нормально. К тому же до аварии он успел сделать несколько рейсов, и все прошло благополучно. Вскрытие останков Ньюсона не выявило у машиниста никаких проблем со здоровьем, также в его крови не обнаружили ни алкоголя, ни наркотиков. Что же произошло, почему он практически выпал из реальности?

Существует гипотеза, что Ньюсона кто-то загипнотизировал — есть такие формы гипноза, при которых нужное гипнотизеру действие откладывается. Скажем, психотерапевт внушает пациенту, что тот после сеанса откроет глаза и забудет то, о чем говорилось. Но в нужный день и час человек все вспомнит и сделает то, чего от него хотел психотерапевт — что бы вокруг ни происходило. Возможно, что нечто подобное произошло и с Ньюсоном — кто-то, с кем он ранее встречался, внушил ему, что утром 28 февраля он должен заснуть и не осознавать ничего, происходящего вокруг. Знал ли внушавший, к чему это приведет, что пострадает масса людей? Ответа на этот вопрос нет.

Виновных так и не нашли. Но в лондонском метро вскоре после трагедии внедрили систему безопасности, известную как «Защита Мургейта». Суть ее в том, что поезд автоматически тормозит, если с машинистом что-то не так или если скорость при подходе к станции превышает допустимую.

ФОТОРЕПОРТАЖ

Команда Самарского центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры подтвердила чемпионский титул в третьем открытом турнире по мини-футболу на кубок Молодежного совета Дорпрофжел на КбшЖД и дорожного Совета по делам молодежи

Работники Октябрьской магистрали стали участниками Всероссийского полумарафона «Забег.РФ». В Санкт-Петербурге бежали почти 70 представителей магистрали. Почти половина — по бесплатным слотам, организованным Дорпрофжел на ОЖД, компанией «РЖД» и РФСО «Локомотив»

На полигоне Красноярской магистрали состоялись соревнования узлового этапа I железнодорожных спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе». Победителем по итогам сдачи комплекса ГТО и спортивного многоборья стала сборная команда управления дороги

Гала-концертом, организованным Дорпрофжел, завершился 19-й фестиваль самодеятельных коллективов и исполнителей предприятий полигона Южно-Уральской магистрали «Традиция». В стенах Челябинского дворца культуры железнодорожников собрались самые талантливые работники

Представители Молодежного совета Дорпрофжел на МЖД посетили экоцентр сбора вторичного сырья «Экосборка», где сдали собранные крышки от пластиковых бутылок. Их отправят на завод по переработке, вырученные деньги передадут в благотворительный фонд помощи детям

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

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

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

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

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.
Общий тираж: 90 549 экз.
Номер подписан: 24.05.2022 г. №