Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 07 (1079)
24 ФЕВРАЛЯ — 2 МАРТА
2022 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

РЕШЕНИЕ

Фактор достойного труда

ФОТО TRAINPHOTO.ORG.UA

В прошлом году на сеть поступило 535 новых локомотивов, укомплектованных системами жизнеобеспечения

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В проект новых Правил технической эксплуатации железных дорог РФ вошло предложение РОСПРОФЖЕЛ об ограничении выпуска локомотивов с неисправными системами жизнеобеспечения. Это, с одной стороны, накладывает ответственность на Дирекцию тяги и сервисные ремонтные депо, а с другой — на локомотивные бригады.

РОСПРОФЖЕЛ не раз поднимал вопрос о недопустимости эксплуатации локомотивов с неисправными системами жизнеобеспечения.

«Теперь это требование профсоюза, — комментирует заместитель руководителя технической инспекции труда профсоюза по безопасности движения поездов Николай Ефремкин, — будет закреплено законодательно. Публичное обсуждение проекта приказа Минтранса «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» уже завершено. Сейчас документ проходит последнюю доработку и вскоре должен быть подписан».

По мнению технической инспекции труда, это победа профсоюза. Ведь машинисты и помощники не могут покидать локомотив, а из-за невозможности сходить в туалет они не только ощущают дискомфорт, но у них начинается общее отравление организма. Если негде разогреть еду и приходится питаться всухомятку, развивается гастрит, которым, кстати, страдают многие локомотивщики. Ставит под угрозу здоровье работников и отсутствие чистой воды для мытья рук.

Конечно, новые локомотивы, поступающие в эксплуатационные локомотивные депо, оснащены всеми системами жизнеобеспечения. Но не везде заключены договоры на обслуживание биотуалетов и на экипировку водой. А когда биотуалет заполняется, его закрывают и обходятся без него, как на старых локомотивах, где системы жизнеобеспечения и не предусматривались вообще.

В 2017 году по требованию РОСПРОФЖЕЛ руководство Дирекции тяги, компаний «Локомотивные технологии» и «СТМ-Сервис» поручило всем региональным дирекциям тяги, филиалам и управлениям сервиса, эксплуатационным и сервисным депо исключить выдачу в эксплуатацию локомотивов после проведения комиссионного осмотра с неисправными системами жизнеобеспечения (биотуалеты и кондиционеры), ресурсосбережения, пожарной сигнализации и пожаротушения.

Это указание сыграло положительную роль. Масштаб проблемы уменьшается и по мере обновления парка, но тем не менее вопрос остается. При проверках техническая инспекция профсоюза отмечает такие проблемные вопросы, как низкий уровень обслуживания биотуалетов, неработающие кондиционеры и вентиляторы, плохая экипировка водой, недостаток микроволновок и холодильников.

А с внесением в ПТЭ запрета выпуска локомотивов с неисправными системами жизнеобеспечения проблемы должны уйти, поскольку это требование принято на законодательном уровне.

«Благодаря такому решению, — говорит Николай Ефремкин, — улучшатся условия труда локомотивщиков, ослабеет действие вредных факторов на их здоровье, что будет способствовать повышению производительности труда».

По мнению главного технического инспектора Дорпрофжел на Свердловской дороге Дмитрия Москалюка, отрегулированные и бесперебойно функционирующие системы жизнеобеспечения повысят уровень комфорта машинистов и помощников.

«Дорпрофжел на СвЖД не случайно объявил 2022 год Годом культурно-эстетического состояния локомотива. Ведь если у машиниста и его помощника есть возможность отрегулировать микроклимат, разогреть пищу, помыть руки, негативные факторы производственной среды на них оказывают меньшее влияние, они не так быстро устают, у них не ослабевает внимание», — уточнил он.

Кондиционеры, умывальники и туалеты можно без всяких натяжек ставить в один ряд со штатными системами безопасности локомотива. А внесенное в ПТЭ запрещение выпускать на линию локомотивы с неисправными системами жизнеобеспечения приобретает силу закона, который нельзя нарушать.

Это накладывает особые обязательства на Дирекцию тяги и сервисные локомотивные депо, которым потребуется более четко выстроить работу по обслуживанию систем жизнеобеспечения, а членам локомотивных бригад — бережно относиться к оборудованию, содержать его в чистоте и пользоваться согласно инструкции.

КОРОТКО

НАЧАЛО ПОЛОЖЕНО

Началась кампания по подготовке и подписанию нового коллективного договора ОАО «РЖД». Компания и РОСПРОФЖЕЛ утвердили план-график работы над проектом документа, определили его структуру, разделы и основные нормы.

Срок действующего документа, в котором закрепляются социальные гарантии и льготы для работников, истекает в конце этого года. Новый колдоговор будет заключен на очередной трехлетний период — на 2023–2025 годы. В нем будет сохранена структура действующего документа, все традиционные гарантии и льготы, включая выплату единовременного поощрения за добросовестный труд в зависимости от стажа работы, формирование негосударственной пенсии через НПФ «Благосостояние», право бесплатного проезда железнодорожным транспортом.

В настоящий момент РОСПРОФЖЕЛ собирает предложения в новый колдоговор. Профсоюзные организации всех уровней и отдельные работники уже направили более 300 конкретных предложений.

Инициативы поступают и от руководителей предприятий, заинтересованных в укреплении социальной защиты своих работников, а все конструктивные предложения будут, по возможности, учтены.

ФУНДАМЕНТ ЛЬГОТ И ГАРАНТИЙ

Отраслевому соглашению по транспортному строительству и Отраслевому тарифному соглашению по организациям железнодорожного транспорта исполнилось 30 лет.

Оба документа были подписаны в феврале 1992 года. Таким образом были заложены основы социального партнерства на железнодорожном транспорте и в транспортном строительстве.

Соглашения стали основой установления условий труда и социальных гарантий работникам предприятий при заключении коллективных договоров.

Документы гарантировали такие важнейшие нормы, как введение минимального размера оплаты труда, индексация зарплаты, установление единовременного вознаграждения за выслугу лет, предоставление дополнительных отпусков за тяжелые и вредные условия труда, санаторно-курортное лечение, бесплатный проезд на железнодорожном транспорте.

КОНФЛИКТ

Профсоюз обосновал доводы

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Оснований для прекращения действия Коллективного договора АО «Вагонная ремонтная компания — 2» на 2020–2022 годы в связи со сменой собственника акций компании нет — такое решение вынесла транспортная прокуратура. Надзорный орган признал обоснованными доводы РОСПРОФЖЕЛ.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Несмотря на смену владельцев акций «ВРК-2», все пункты коллективного договора должны выполняться

Нижегородская транспортная прокуратура обязала руководство вагонного ремонтного депо Зелецино АО «ВРК-2» (собственник АО «Новая вагоноремонтная компания») выполнять коллективный договор в полном объеме.

Напомним, в 2020 году акции «ВРК-2» продали новому собственнику, который отказался выполнять коллективный договор, действующий в организации до конца 2022 года.

Так, в депо Зелецино работодатель не выполнял пункты коллективного договора. В том числе не индексировал два раза в год зарплату, не проводил ее доиндексацию, не выплачивал материальную помощь к ежегодному оплачиваемому отпуску, не поощрял работников в связи с юбилейными датами 50 и далее через каждые пятьлет, не компенсировал неработающим пенсионерам и находящимся на их иждивении детям в возрасте до 18 лет (не более чем одному) оплату проезда по личным надобностям на железнодорожном транспорте (туда и обратно — не больше 200 км, не чаще, чем четыре раза в месяц).

Работодатель игнорировал в свой адрес представления правовой инспекции труда профсоюза, поэтому Дорпрофжел на ГЖД обратился к Нижегородскому транспортному прокурору.

Прокуратура доводы профсоюза признала обоснованными и обязала работодателя устранить нарушения. Таким образом, прокуратура поддерживает позицию РОСПРОФЖЕЛ об отсутствии оснований для прекращения действия Коллективного договора АО «Вагонная ремонтная компания — 2» на 2020–2022 годы в связи со сменой собственника акций компании.

«Важно помнить, что по Трудовому кодексу РФ коллективный договор может быть заключен в том в случае, если на предприятии действует первичная профсоюзная организация, которая объединяет более половины работников. Только при этом условии первичка может направить работодателю предложение о начале коллективных переговоров от имени всех работников, а затем вести переговоры и подписать документ», — подчеркнула заместитель руководителя правового департамента РОСПРОФЖЕЛ Майя Сафонова.

МОТИВАЦИЯ

Баллы в карму

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В ППО Центральной ППК стартовал конкурс на самую активную профгруппу — «Экран активности». Длится он целый год, а соревновательный дух стимулирует общественников к более плодотворной работе.

«Наш экран активности сделан по типу школьного экрана успеваемости, — рассказывает председатель ППО ЦППК Ирина Будеева. — По нему сразу видно, какая профгруппа впереди, а кому надо поднажать. Фиксируется все: участие в информднях, школе профсоюзного актива, конкурсах, акциях или челленджах, обучении, спорте, подготовка заметок про свою профгруппу, фотосъемка, создание видеоролика, организация экскурсий. Более 40 мероприятий за год у нас прошло».

Экран — это гугл-таблица, что удобно, быстро и современно. Она доступна онлайн, ее всегда можно посмотреть и подправить. Баллы начисляются буквально за любую активность. Многие ли знают, что у РОСПРОФЖЕЛ есть телеграм-канал? А все профактивисты ЦППК знают, потому что каждый из них получил за подписку один балл, что сразу же отразилось на экране.

«Начиная наш первый конкурс, который длился с января 2021 по январь 2022 года, мы увидели, что самые активные тут же включились, а часть отнеслась с холодком. А когда подводили итоги и победителям, которых оказалось двое, вручили по 30 тыс. руб., они руками развели: «Мы же могли быть лучшими!», — рассказывает Ирина Будеева.

> **Многие ли знают, что у РОСПРОФЖЕЛ есть телеграм-канал? А все профактивисты ЦППК знают, потому что каждый из них получил за подписку один балл, что сразу же отразилось на экране.**

Первое место в самом длительном конкурсе ППО ЦППК, в котором участвовали 48 профгрупп, заняли сразу две — Куровского участка и Рижского участка кассиров-контролеров. И, если профгрупорг Куровского участка Татьяна Баулина еще даже не думала, на что потратит призовые, то Лариса Конюхова, профгрупорг Рижского участка, уже определилась. Она устроила чаепитие для коллектива участка, а на оставшуюся сумму купит новый смартфон, потому что без него профгрупорг буквально как без рук. «Мой старенький уже, памяти не хватает. А теперь я добавлю денег и куплю хороший телефон, чтобы видеоролики монтировать, делать коллажи для профсоюзной работы».

Сейчас, когда начался второй конкурс, участвовать в нем решили все профгрупорги. «В рамках школы профсоюзного актива наши профгрупорги и профактив дистанционно обучаются оргработе. Самостоятельно. Потом проходят тестирование и получают сертификаты. Учатся все, никто из них не отказался, ведь и за это им начислят баллы», — говорит Ирина Будеева.

Сами профгрупорги говорят, что конкурс их хорошо простимулировал. «Нам нравится эта задумка с экраном, потому что мы видим свою работу, видим, кто вырвался вперед. А наши кассиры с удовольствием участвуют во всех мероприятиях, это дает им осознание, что у нас есть профсоюз, что он работает и про нас помнит. А в профкоме нашем всегда идет какая-то движуха. Мы стали такими активными благодаря Ирине Будеевой, она сама такая и нас стимулирует», — делится мыслями Татьяна Баулина.

ФОТО ППО ЦЕНТРАЛЬНОЙ ППК

Профгрупорг Рижского участка Лариса Конюхова определилась, на что потратит призовые и подключилась к «Экрану активности» этого года

Все 60 человек с Рижского участка тоже стараются участвовать во всем. Причем, бывает, с мужьями и детьми. «А если чуток притихнем, Ирина Будеева нас по ZOOM взбодрит, и мы снова активные. Наша профсоюзная организация вообще дружная. Мы, профгрупорги, выезжаем на семинары, где все перезнакомились. Теперь общаемся, дружим, созваниваемся, помогаем друг другу, чем очень довольны», — рассказывает Лариса Конюхова.

Когда 11 лет назад открыли Рижскую линию, основная масса работников приезжала из соседних регионов. А сейчас устраиваться на работу приходят местные. «У нас девять новеньких и почти все молодые, я очень рада, буду их привлекать к нашим мероприятиям», — говорит Лариса.

Будут обе девушки участвовать и в новом «Экране активности». Это значит, что год у них будет напряженным, но интересным.

ИНТЕРВЬЮ

Упрямые факты

На совещании председателей ППО Центральной дирекции по ремонту пути подвели итоги выполнения коллективного договора за 2021 год. О том, что удалось решить в прошлом году и на какие вызовы придется отвечать в эту ремонтно-путевую кампанию, «Сигнал» беседует с заместителем председателя РОСПРОФЖЕЛ Андреем КАРАБАНОВЫМ.

— Андрей Васильевич, время сейчас нелегкое: пандемия, рост цен, проблемы на рынке труда. Но все же коллективный договор выполнен. Много ли остается нерешенных проблем?

— У представителей аппарата ЦК профсоюза всегда было и остается конструктивное взаимодействие с руководителями и специалистами ЦДРП. Все предложения профсоюза в дирекции воспринимаются и рассматриваются, но, к сожалению, не все реализованы полностью.

Сегодня можно сказать, что положение у дирекции более уверенное, чем было еще несколько лет назад, потому что стабилизируются объемы ремонта. Уже не приходится сокращать персонал и применять режим неполного рабочего времени. Загрузка обеспечивается.

Рост заработной платы в ЦДРП выше, чем по компании. В дирекции она выросла на 13%. Кадровый и экономический блоки дирекции реализуют задачи по повышению конкурентоспособности заработной платы в сложных условиях ограничений бюджета и непростого положения рынка труда в стране, недостатка рабочих кадров.

Здесь у работодателя есть полное взаимопонимание с профсоюзом — проблема реального повышения зарплаты в ЦДРП остается. Необходимость увеличения реальной зарплаты назрела, и это понимают руководители дирекции. Ведь сегодня все меньше и меньше людей хотят работать на рельсовых путях без использования высококачественных и надежных средств механизации и автоматизации технологических операций, в тяжелых погодных условиях, в ночное время. Не добавляют привлекательности труда путейцев и длительные командировки. Увеличение зарплаты частично может решать проблему кадров.

В ЦДРП улучшено положение дел с укомплектованием вагонов бытовыми приборами, холодильниками и микроволновыми печами, которые ранее приобретались в том числе и за счет средств профбюджета. Лучше стало со спецодеждой. Идут пилотные проекты с электроинструментом на аккумуляторах в Московской и Октябрьской дирекциях.

За трехлетний срок, в течение которого профсоюз активно поднимал эту тему, на сети появилось 1170 вагонов сопровождения заводского изготовления. В этом году планируется приобрести еще 186 вагонов МТСО-2 (модуль технического сопровождения и обслуживания), а это почти 50% от потребности. Причем были внесены конструктивные изменения с учетом опыта эксплуатации как грузовой, так и пассажирской тележки.

В настоящее время приобретаются более 500 вагонов для проживания в АО «Федеральная пассажирская компания».

Хотя, конечно, останется вопрос оборудования внутренних помещений вагонов для проживания работников силами ПМС. Это упрямый факт. Людям снова придется жить в приобретенных у ФПК вагонах, большинство из которых уже выработало свой ресурс. И как там обеспечить работникам достойные санитарно-бытовые условия?

— Люди обеспечены инструментом, средствами малой механизации?

— По официальным данным — да. Однако недавно на сайте РОСПРОФЖЕЛ проведен анонимный опрос, в котором предлагалось ответить на актуальные вопросы, касающиеся путевого комплекса. И положительно ответил только лишь 31% респондентов. По данным технической инспекции труда профсоюза, обеспечение инструментами и средствами малой механизации меньше 100%.

Так что инициированная профсоюзом работа по обеспечению работников путевого комплекса качественным инструментом и средствами малой механизации продолжается. Профсоюз выступает за поставку средств малой механизации с аккумуляторным приводом.

Очень важный момент, касающийся организации работы в режиме закрытого перегона. Сегодня за питание, которым работодатель обеспечивает работников бесплатно, с людей вычитается НДФЛ. Профсоюз выступает с предложением об изменении налогового законодательства и освобождения от его уплаты. Соответствующий законопроект, разработанный с подачи РОСПРОФЖЕЛ, уже находится на рассмотрении в Государственной думе.

— А с правовой точки зрения были проблемы?

— В целом количество нарушений снижается. Если говорить конкретно о ЦДРП, то там изменилась их структура. Больше всего нарушений в дирекции (37%) касается сферы режима труда и отдыха. Правовой инспекцией зафиксированы неучтенное рабочее время, превышение сверхурочных и неполная их оплата, а также срывы выходного дня. Но на сегодня все они устранены, неоплаченные сверхурочные оплачены и выходные отгуляны, все рабочее время учтено.

Так что благодаря профсоюзу федеральные надзорные органы не найдут у работодателя нарушений.

Кстати, с 1 сентября этого года вступает в силу аналог приказа № 44 Минтранса России «Об утверждении Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта общего пользования, работа которых непосредственно связана с движением поездов». Теперь его номер 339. Специалисты аппарата ЦК профсоюза активно участвовали в переговорах по проекту. Ухудшений прав работников в новой редакции не допущено.

Беседовала
Ирина ПАВЛОВА

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Чтобы освободить железнодорожников от уплаты НДФЛ со стоимости бесплатного питания на длительных ремонтных «окнах», профсоюз выступил с предложением об изменении налогового законодательства

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

НА РАБОТЕ ВОССТАНОВИТЬ

Апелляционная инстанция оставила в силе решение суда о восстановлении на работе работника Жигулевской дистанции электроснабжения. Приказ Куйбышевской дирекции по энергоснабжению о его увольнении признан неправомерным.

Исковое заявление работника о восстановлении в должности поддержала правовая инспекция труда профсоюза. «Работодатель не учел тяжесть проступка, убедительного обоснования применения столь сурового наказания не предоставил, а кроме того, не обеспечил должную процедуру учета мотивированного мнения первичного профсоюзного органа», — рассказала правовой инспектор труда в Самарском филиале Дорпрофжел на КбшЖД Галина Фатеева.

Апелляционная инстанция с доводами профсоюзной стороны согласилась и отметила, что «находит увольнение неоправданным, а примененное дисциплинарное взыскание в виде увольнения несправедливым и несоразмерным тяжести проступка и его последствиям». Суд взыскал в пользу истца средний заработок за время вынужденного пятимесячного прогула, компенсацию морального вреда работнику — 20 тыс. руб., а также госпошлину в доход местного бюджета в сумме 11,3 тыс. руб.

ВЕРНУЛИ «СЕВЕРНЫЕ»

Спустя восемь лет работнику участка производства станции Нижневартовск-1 вокзала Сургут выплатили единовременное пособие.

Принятые в ОАО «РЖД» документы предусматривают выплату при переезде работников на работу в район, приравненный к местности Крайнего Севера, единовременного пособия в размере двух должностных окладов и единовременного пособия на каждого прибывшего с железнодорожником члена его семьи в размере половины должностного оклада. Однако нарушение этих норм носит периодический характер. Об этом свидетельствует опыт правового инспектора Сургутского филиала Дорпрофжел на СвЖД Давлята Файзуллаева.

«Частота выявления этого нарушения заставляет уделять ему особое внимание, — говорит Давлят Файзуллаев. — И чаще всего работодатель добровольно соглашается произвести выплаты, без внесения представления».

Так произошло и в этот раз, в Свердловской региональной дирекции железнодорожных вокзалов. Однако ситуация осложнялась тем, что работник трудоустроился еще в 2013 году и до обнаружения нарушения успел сменить место работы. Но правовой инспектор доказал, что положенных денег железнодорожник не только не получал, но и не уведомлялся о них. И работодатель выплатил единовременное пособие в размере более 100 тыс. руб.

СИГНАЛ
№ 07 (1079) 24 февраля — 2 марта 2022 года

Пришло время РЕВАКЦИНАЦИИ!

Когда надо ревакцинироваться

Минздрав России со ссылкой на рекомендации ВОЗ советует проводить ревакцинацию через шесть месяцев после прививки или перенесенной болезни.
Сроки ревакцинации увеличатся до 12 месяцев после того, как в стране будет достигнут коллективный иммунитет.

Среди вакцинированных:

ниже смертность в **31** раз;

в **40** раз меньше тяжело болеющих.

(по данным Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД»)

Когда ревакцинация противопоказана

Ревакцинацию стоит отложить, если:

- есть обострения хронических заболеваний;
- в течение двух недель до прививки и в момент вакцинации есть симптомы ОРВИ;
- в последние 30 дней делались другие прививки.

Почему нужна ревакцинация

Некоторые вакцины не защищают от заболевания на всю жизнь. Так, регулярно нужно делать прививки от гриппа, гепатита В, клещевого энцефалита. В случае с вакцинацией от коронавируса количество антител начинает снижаться через несколько месяцев, и чтобы организм не забыл, как выглядит вирус, нужна еще одна прививка.

Нужно ли сдавать анализ на антитела перед ревакцинацией

Минздрав России и ВОЗ рекомендуют проходить ревакцинацию без учета количества антител. Эти данные не всегда являются прямым доказательством защиты от вируса. Ведь у переболевших и привитых вырабатывается несколько видов антител, не все из них эффективны против коронавируса. Анализ же показывает общее количество антител, без детализации. При этом вакцинация не подавляет антитела.

Как подготовиться к ревакцинации

- За три дня до ревакцинации не следует употреблять алкоголь.
- Перед вакцинацией лучше ограничить чрезмерную физическую и эмоциональную нагрузку. После вакцинации также следует пару дней воздержаться от физической активности.
- При температуре 37 °С и выше делать прививку нельзя.

Единственная эффективная защита от COVID-19 – вакцинация. Защитите себя и своих близких – сделайте прививку!

Горячая линия Минздрава России по вакцинации: **8 800 200 0 200**

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Помощь придет

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

После приема пациентов в поликлинике врачу-педиатру Бабаевской центральной районной больницы Ольге Смирновой предстояло еще посещение заболевших на дому, по вызову. И только поздно вечером увидела бы она своих собственных детей. Но сократить время работы за счет более быстрой доставки к пациентам доктору помогла автоволонтер Ирина Шарыгина, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Бабаево.

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ИРИНЫ ШАРЫГИНОЙ

Ирина Шарыгина (справа) считает любую волонтерскую деятельность в воспитании подрастающего поколения весьма полезной

«У нас было 13 вызовов по городу, — рассказывает Ирина Шарыгина. — Это заняло примерно 3,5 часа. Заболеваемость коронавирусом в городе очень высокая. Болеют не только горожане, болеют также и врачи, и водители. Не хватает ни тех, ни других. Поэтому я отозвалась на просьбу городской администрации, разместившей во всех группах в соцсетях информацию, что нужны автоволонтеры».

Движение автоволонтеров зародилось в России несколько лет назад среди людей, у которых есть собственная машина, немного свободного времени и желание помогать другим. Это такое социальное такси. Разумеется, бесплатное. Добровольцы-автовладельцы перевозят пациентов, пожилых и маломобильных людей, доставляют лекарства, продукты, вещи. Привозят врачей-специалистов к пациентам, которые сами не могут посетить медицинское учреждение, а инвалидов-колясочников — на обследования. Спектр причин вызовов огромен — подстать людским запросам.

Сообщества автоволонтеров появились во многих городах страны. Среди них есть обладатели и старых «жигулей», и дорогих иномарок, домохозяйки и руководители крупного бизнеса. Никаких количественных обязательств на автоволонтеров никто не накладывает, даже разовая помощь всегда очень кстати.

Пандемия высветила новые проблемы. Тут уже помощь требуется не только тем, кому нужно привезти на дом лекарства. Из-за вспышки «омикрона» невероятно выросла нагрузка на первичное звено — участковых врачей, по всей стране работающих без отдыха. Особенно это касается мегаполисов, где врачу за рабочий день порой приходится посещать по 27 больных людей (а по неофициальным данным — до 40). Вот и попробуй обойти всех своими ногами. Да еще зимой, в гололед. Тут и выручают автоволонтеры.

Ирина уже не в первый раз возит медиков. Правда, участвует в этом только в выходные дни либо вечером, после работы. Бабаево Вологодской области — город небольшой, проживает в нем всего 13 тыс. человек. Но из-за преобладания частного сектора территорию занимает большую, поэтому переезды получаются длительными.

«Для меня это нормальное дело. Мой сын учится в техникуме в Череповце, в прошлом году они занимались дистанционно и он мне очень активно помогал, мы развозили коробки с продуктовыми наборами пенсионерам. Сын мне в помощи никогда не откажет, видит, что мне тяжело с этими коробками. Он у меня так воспитан: если видит, что надо помочь, делает это безоговорочно», — говорит Ирина.

Любую волонтерскую деятельность Ирина Шарыгина считает в воспитании очень полезной, говорит, что родителям следует чаще привлекать к ней своих детей, особенно подростков. У них угол зрения на жизнь меняется, когда они помогают что-то сделать, допустим, инвалиду.

В профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо Бабаево состоит 823 человека. Но председатель не призывает работников к волонтерской деятельности намерено. «Стараюсь ребят особо не дергать, потому что у нас очень большой грузопоток. Помимо этого, у нас в депо высокая заболеваемость. Уезжают в поездку ребята здоровыми, а возвращаются с температурой, их сразу отстраняют от работы и выдают больничный лист. Так что наши локомотивные бригады сейчас очень сильно загружены. Знаю, что молодежь наша в автоволонтерстве участвует, но самостоятельно. Действуют, как и я: увидели, что просят помощи, поехали помогли», — рассказывает Шарыгина.

В городе волонтерство координирует молодежный парламент и администрация города, размещая информацию в интернете. А не так давно к Ирине Шарыгиной обратились медики из железнодорожной поликлиники, там такая же проблема: болеют медики, болеют водители, а надо развозить лекарства больным ковидом. Конечно, помощь придет.

ПЛАНЫ

Тепло от взрослых

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

«Серебряные волонтеры» Свердловской магистрали подключились к акции Дорпрофжел на СвЖД «Подарим тепло «торопыжкам».

Такое решение они приняли на совместной встрече, где обсудили возможности корпоративного волонтерства и определились с планом совместных мероприятий.

«Пандемия не отступает, а значит, и нуждающихся во внимании и заботе меньше не становится, — говорит председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гаращенко. — Наша задача — скоординировать действия волонтеров, чтобы их усилия были максимально эффективны. А также шире взглянуть на возможности заботы о наших подопечных».

Первым совместным делом стала акция «Подарим тепло «торопыжкам» — добровольцы вяжут крошечные шерстяные носочки для маловесных деток, которые преждевременно появились на свет и находятся в больнице под присмотром врачей.

«Кровеносная система таких детей еще не созрела полноценно, поэтому их ручки и ножки нуждаются в утеплении. Принять участие в акции смогут и те, кто не хочет покидать свой дом в условиях пандемии. Поэтому бабушки смогут дома вязать шерстяные носочки, а их сбор и доставку в перинатальный центр возьмут на себя молодые волонтеры», — рассказала куратор волонтерских программ Дорпрофжел на СвЖД Наталья Благинина.

СТУДЕНТЫ

Поддержали лыжников

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на ОЖД
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Студенты Петрозаводского филиала Петербургского государственного университета путей сообщения оказали поддержку в проведении Фестиваля зимних видов спорта KareliaSkiFest 6.0.

На спортивный праздник KareliaSkiFest 6.0, который прошел в Петрозаводске, зарегистрировалось более 1,2 тыс. любителей зимних видов спорта не только Карелии, но и других регионов России. Участникам было предложено на выбор несколько лыжных дистанций, а также детский забег и гонка на собачьих упряжках.

Такое масштабное мероприятие не может обойтись без помощников, среди которых были и студенты Петербургского государственного университета путей сообщения.

Так, Ярослав Плеханов и Валерия Лазаренок помогали на пункте питания. Напитки и питание — все должно быть готово вовремя, чтобы не создавать очередь среди спортсменов.

«В отличие от лыжников, которые проводят день более чем активно, волонтеры в основном находятся на одной точке. Поэтому нужно учитывать погодные условия и одеваться очень тепло», — уточнила Валерия Лазаренок.

Еще одна представительница ПГУПС Полина Герасимова была незаменима на ночных гонках на собачьих упряжках.

«На дистанции волонтеры располагаются на перекрестках маршрутов, — рассказывает она. — В наши задачи входит своевременная подсказка участникам о приближении поворота или о наличии пункта питания. Конечно, есть соответствующие знаки. Но в условиях ночного времени и скорости движения упряжек наличие дублирования важно».

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ОЖД

ОХРАНА ПРИРОДЫ

Макулатура не мусор

ПАВЕЛ МИРОШНИКОВ,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

Молодежь эксплуатационного локомотивного депо Бекасово-Сортировочное сдала 320 кг бумажных отходов на переработку.

По словам ведущего специалиста Московско-Смоленского регионального обособленного подразделения Дорпрофжел на МЖД Натальи Дубниковой, молодежь депо не в первый раз присоединяется к проекту «Бумага Dobra». Финансовый эквивалент от сданной в переработку макулатуры направляется на нужды благотворительных фондов.

«Бумажные отходы — сырье для производства упаковки, бумаги и множества вещей, которые мы используем каждый день, — говорит инженер эксплуатационного локомотивного депо Бекасово-Сортировочное, председатель Совета молодежи ППО депо Анастасия Соскова. — Сдавая макулатуру, мы помогаем сохранить природу, а также помогаем тем, кто нуждается в поддержке».

СИГНАЛ
№ 07 (1079) 24 февраля — 2 марта 2022 года

ВЕТЕРАНЫ

Бабушка на плоту

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

«На работу шла, как на парад, ждет ее там лучший аппарат. Ждут ее всегда контактник, тяговик, ожидает схемы сетевик…» Много ли вы знаете людей, которым коллеги стихи посвящали? А Лидии Петровне Ежовой писали. Сегодня она ветеран труда, а в свое время была уважаемым работником Архангельской дистанции электроснабжения Северной железной дороги.

На одном предприятии отработала Лидия Ежова 43 года. И теперь, находясь на отдыхе, дома не сидит. Спектр ее занятий разнообразен, и позавидовать ему могут многие любители диванных посиделок.

Она всегда мечтала о путешествиях. «Обычно смотрю в окошко и думаю: «А что же там, за горизонтом?» — вспоминает Лидия Петровна. Но — работа, дети, школа… Некогда было ездить.

В 1986 году Лидия с подругой Светланой стала после работы кататься на велосипедах. И однажды увидела объявление: «Приглашаем любителей велоезды…» С тех пор они — члены клуба «Круиз», который водит их в велопоходы. «Не могу наспаться в палатке, это особое счастье! Мы объехали весь Северо-Запад: Ленинградскую, Вологодскую, Ярославскую, Псковскую области, Карелию».

С той же группой из велоклуба Лидия Ежова сплавляется на плотах по северным рекам. Купили в свое время списанные спасательные плоты, — и в путь. Весело! Да и легко в сравнении с велопоходами. «Реки наши спокойные, с песчаными пляжами. Плывем дней 10, купаемся, песни у костра поем, концерты ставим», — рассказывает она.

«Лидия Ежова оказала большую помощь в оформлении альбома, посвященного ветеранам войны, бывшим работникам дистанции, — рассказывает председатель Архангельского регионального совета ветеранов СЖД Надежда Щеголева. — Она освоила компьютерную программу «Фотошоп» и теперь делает замечательные поздравления для друзей и коллег». Сама же Лидия Петровна этот факт вспоминает со смехом. Говорит, что не имела ни малейшего представления, что такое фотошоп, но посмотреть хотелось. Было всего несколько занятий в социальном центре, которые ее увлекли. Теперь она во всю создает на компьютере поздравительные открытки. «Это интересная творческая работа, только глаза устают», — говорит Ежова.

А еще у Лидии Петровны проявился талант художника! Заняться живописью, развивающей правое полушарие мозга, Лидии предложила подруга. «Рисовали гуашью. Мне так понравилось! И я начала очень плодотворно портить бумагу, буквально остановиться не могла», — говорит она.

«Допортилась» до того, что Архангельский региональный совет ветеранов СЖД, посчитав работы Ежовой теплыми, светлыми, заряжающими позитивом, организовал выставку ее работ.

Лидия выросла в Няндоме. Здесь окончила школу и полгода трудилась в локомотивном депо обтирщицей тепловозов и даже грамоту за добросовестную работу начальник депо вручил.

В Вологодском железнодорожном техникуме Ежова получила специальность техника-энергетика. Еще на практике, которую Лидия проходила в Няндомском энергоучастке, начальник обратил внимание, что студентка неплохо чертит. Приняв ее на работу на электростанцию энергоучастка, поручил Ежовой заниматься испытанием защитных средств трансформаторного масла и чертить электросхемы.

На этом предприятии и прошла она свой трудовой путь от электромонтера по испытанию электрооборудования и защитных средств до инженера технического отдела. Только физически энергоучасток переместился в Архангельск, попутно сменив и название.

Схемы раньше чертили вручную. Начальник дистанции был человеком прогрессивным и приобрел электрографический аппарат «Эра» для распечатки схем, значительно облегчивший работу. «Он выглядел как огромный фотоаппарат, полтора метра длиной. Даже

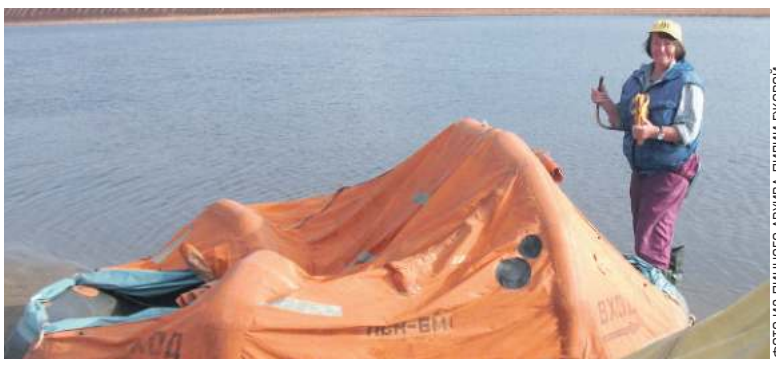


ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ЛИДИИ ЕЖОВОЙ

К увлечению Лидии Ежовой велопоходами добавились и сплавы на плотах по северным рекам

«гармошка» у него была и пластинки также вставлялись. Я чертила схемы на кальке, их фотографировали, потом опускали в препараты и копировали схемы на обычную бумагу».

Когда Няндомское отделение перевели в Архангельск, аппарат переехал вместе с Ежовой. А когда пошли компьютеры, схемы стали рисовать в программе «Компас». Лидия Петровна самостоятельно изучила документацию и освоила новую версию вычерчивания цветных электрических и монтажных схем на компьютерной технике. За опытом к Ежовой приезжали работники других дистанций электроснабжения СЖД. В ее трудовой книжке много записей о поощрениях от руководства дистанции и СЖД. В числе наград — знак «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 40 лет».

Лидия Петровна 25 лет состояла в профсоюзном активе. Дважды ее выбирали председателем профорганизации, а потом — бессменным казначеем профсоюзного комитета. К этой должности Ежова относилась также ответственно и творчески, как к основной работе, вносила предложения по учету и распределению членских взносов.

Вместе с коллегами Ежова выпускала стенгазеты на злобу дня и даже поработала воспитателем в пионерском лагере военных связистов, где отдыхали и дети железнодорожников. «Я никогда не бывала в пионерских лагерях и решила попробовать, что это такое. Спросила у женщин на работе, чем воспитатель занимается, и получила ответ: «Будешь всем мамой», — вспоминает Лидия.

Ей достался самый младший отряд, и действительно целый месяц она была мамой для трех десятков детей. «Официально в это время я находилась в отпуске. В труднейшем физически отпуске. Но как же мне понравилось! Как интересно было с ребятами. Вожатая моего отряда тогда сказала: «Почему вы не педагогике учились, это же ваше дело», — вспоминает Лидия.

Так же, как за работу обтирщицы тепловоза, за пионерлагерь Ежовой вручили грамоту. «Так они по жизни для меня стали самыми дорогими», — говорит Лидия Петровна.

ВАГОННИК

Под звон колеса

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В детстве Галина Назарова увлекалась рисованием и училась в художественной школе. Но когда пришла пора выбирать профессию, решила стать вагонником и работать на железной дороге — как отец.

И 19 лет назад выпускница Пермского железнодорожного техникума пришла трудиться в эксплуатационное вагонное депо Пермь-Сортировочная.

Работа вагонника нелегкая, но Галина к трудностям была готова. Ведь ее отец всю жизнь трудился составителем поездов, и девочка, выбирая профессию, знала, на что шла, была готова «бить поклоны» вагонам в любую погоду — под снегом, дождем, на ветру, на морозе, в зной.

Попозже у нее появилось желание как можно больше узнать о профессии, дойти до самой сути. И Галина поступила на заочное отделение Уральского университета путей сообщения по специальности «вагоны и вагонное хозяйство», получила диплом инженера.

Сейчас Галина в депо человек авторитетный, старший осмотрщик, руководитель бригады, член профкома. У нее и знания, и опыт, а главное — специфический тонкий слух осмотрщика, благодаря которому, простукивая колеса, по тональности их звона можно определить наличие или отсутствие дефекта. Пришла и профессиональная интуиция, и важнейшее для этой специальности качество — терпение. «Любая пропущенная «мелочь» может привести к трагедии, и надо быть предельно внимательной. В то же время надо уложиться в норму времени, отпущенную на осмотр состава. Так что торопимся медленно, — улыбается Галина. — И работу свою я люблю. Ходить, конечно, много приходится. Но у нас доплата за вредность 12%, и вредный

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ГАЛИНЫ НАЗАРОВОЙ

стаж идет. А главное — у нас очень хороший коллектив».

Назарова часто упоминает о профсоюзной организации, которая сплачивает коллектив, организуя походы в театр, на экскурсии, семейный отдых в загородных пансионатах, куда Галина ездит с мужем — сварщиком вагонного ремонтного депо и детьми.

Но профсоюз и в трудную минуту поддерживает работников. «Наш председатель Надежда Шакирова, — рассказывает Галина, — всегда становится на защиту работника. А спорить с ней трудно: она наше дело знает, сама не один год была осмотрщиком. Когда человека хотят наказать, внимательно изучает все обстоятельства дела, поднимает документы, разговаривает со свидетелями. И если оказывается, что он не виноват или его обвиняли в невыполнении функции, которая не входит в круг его обязанностей, добивается отмены несправедливого решения».

Железнодорожницы-осмотрщики эксплуатационного вагонного депо Пермь-Сортировочная вспоминают, как пять лет назад они чуть не остались без работы. Руководством предполагалось сократить 70 осмотрщиков вагонов, чтобы увеличить число осмотрщиков-ремонтников, а эта работа связана с тяжелыми физическими нагрузками, женщинам выполнять ее не позволили бы ни профсоюз, ни техническая инспекция. Но Шакирова добилась, чтобы это кадровое решение принято не было. Женская команда осмотрщиков осталась на своих рабочих местах.

После смены Галина спешит домой, где ждут дети. Правда, старшая, шестнадцатилетняя Полина теперь реже бывает дома. Она занимается черлидингом, видом спорта, который объединяет танцевальные, акробатические и гимнастические элементы. Участвует в международных соревнованиях и возвращается домой с победой.

Десятилетний Ярослав — уже серьезный молодой человек и много времени остается за компьютером. А вот пятилетняя Таисия любит проводить время с мамой, которая, когда есть свободное время, достает из ящика краски: «Будем рисовать!» Галина не только сохранила любовь к рисованию, но и передала ее дочке.

ПЕРВИЧКИ

Шахматный дебют

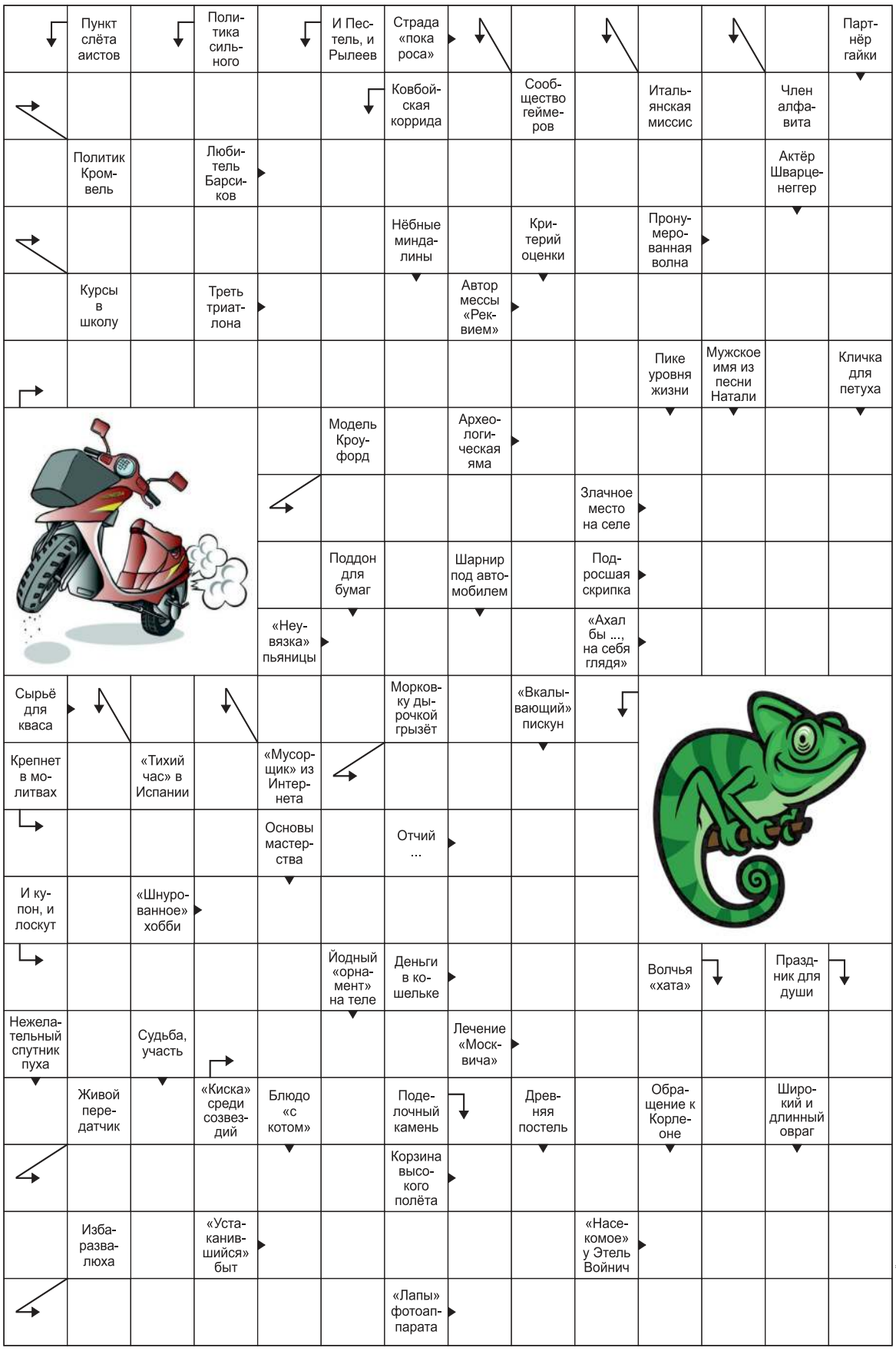
ДМИТРИЙ ПОПОВ,
СамГУПС
САМАРА

В электродепо Самарского метрополитена прошел товарищеский матч по шахматам, организованный профсоюзным комитетом Самарского государственного университета путей сообщения.

ФОТО АВТОРА

В матче участвовали преподаватели университета, метрополитен представляли электромеханик, начальник участка электродепо и поездной диспетчер. Как рассказала председатель профсоюзного комитета работников СамГУПСа Наталья Попова, встреча работников профсоюза двух организаций стала дебютной в Год укрепления единства профсоюза и поддержки волонтерской деятельности.

Каждый участник сыграл шесть партий. Победу одержали преподаватели университета, но все участники встречи отметили позитивный настрой и эмоциональный подъем от игры. Следующая товарищеская встреча пройдет на площадке СамГУПСа с участием профкома студентов и молодых работников метрополитена.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 06

По горизонтали: Травник. Кофе. Лепетун. Хосе. Кедр. Септик. Сезам. Юрий. Негр. Перила. Регалии. Лямка. Соус. Нрав. Юнга. Силач. Лассо. Яйцо. Отряд. Мыс. Ева. Трап. Вьюнок. Яхта. Тина. Мрак. Киев. Сноб. Муму. Лупа. Урал. Луидор. Укол. Ника. Ритм.

По вертикали: Погорелец. Телеканал. Аспид. Нота. Конвейер. Емеля. Рюрик. Сип. Трико. Клаус. Гименей. Аналог. Свист. Уфа. Ассоль. Лорен. Чудак. Явор. Механик. Стамбул. Атаман. Пикули. Вакула. Ювелир. Вуди. Шарм. Пот.

ИСТОРИЯ

Время труда и отдыха

Пятидневная рабочая неделя с двумя выходными днями была установлена в России 55 лет назад. Для нас такой график привычен, но так было не всегда.

Первый закон, устанавливающий продолжительность рабочего времени, в России был принят в 1897 году. Он зафиксировал 11,5-часовой рабочий день для мужчин и 10-часовой рабочий день для женщин, а также 14 обязательных праздничных дней и шестидневную рабочую неделю.

До тех пор рабочий день длился 14–16 часов, так что закон стал уступкой власти после рабочих стачек. По воспоминаниям В. Н. Переверзева, председателя первого Всероссийского железнодорожного союза, в 1905 году рабочее время большинства работников на железных дорогах Российской империи колебалось от 12 до 14 часов, что вызывало крайнее переутомление. В медицинских отчетах того времени максимальное количество нервных заболеваний приходилось на железнодорожников.

Но это не удовлетворило идеологов российского рабочего движения. Они требовали перехода на восьмичасовой рабочий день.

И в октябре 1917 года они его получили. Совет народных комиссаров установил шестидневную рабочую неделю с одним выходным днем и продолжительностью рабочего времени восемь часов. Причем за его превышение, непредоставление отпуска, нарушение правил о сверхурочной работе работодатель карался штрафом не менее 100 руб. золотом, принудительными работами не менее трех месяцев или лишением свободы до одного года.

Спустя 12 лет в СССР появился абсолютно новый календарь. «Рост социалистической сознательности рабочего класса и достигнутые уже успехи наряду с введением семичасового рабочего дня дают теперь возможность сделать новый крупный шаг в деле социалистического строительства путем введения непрерывного производства в предприятиях и учреждениях Союза ССР», — говорилось в Постановлении СНК СССР от 26 августа 1929 года.

Целью советской власти было установить непрерывное производство. Работать стали пятидневками — четыре рабочих дня, один выходной. Но у разных групп населения они были свои и между собой не совпадали. Были выпущены специальные календари, где дни обозначались разным цветом, чтобы рабочие могли сразу определить, когда они работают, когда отдыхают. «Запомни только свой цвет и ты всегда будешь знать свой день отдыха», гласил лозунг на календаре.

Нововведение пришлось населению не по душе. Выходные не совпадали, а значит, люди редко виделись с родными, друзьями и близкими.

И в 1932 году «непрерывка» была заменена на шестидневную рабочую неделю — пять рабочих дней, один выходной; а в 1940-м — на шесть восьмичасовых рабочих дней и один выходной.

> **В августе 2019 года ряд чиновников поставил вопрос о перспективах введения в России четырехдневной рабочей недели. Но до настоящего времени вопрос остается открытым.**

С началом Великой Отечественной войны все выходные и праздники были отменены.

После войны сокращение продолжительности рабочего времени шло постепенно. Сперва она составляла семь часов в день шесть дней в неделю, с 1967 года была установлена пятидневная рабочая неделя с двумя выходными днями. Конституция 1977 года узаконила норму, в соответствии с которой продолжительность рабочего времени не могла превышать 41 час в неделю.

В России Закон от 19 апреля 1991 года «О повышении социальных гарантий для трудящихся» сократил продолжительность рабочего времени до 40 часов в неделю.

В таком виде рабочая неделя существует в стране и сейчас, однако есть альтернативные мнения по ее продолжительности.

Так, на сайте Российской общественной инициативы не один раз поднимались инициативы за уменьшение продолжительности рабочей недели.

В августе 2019 года ряд чиновников поставил вопрос о перспективах введения в России четырехдневной рабочей недели. Но до настоящего времени вопрос распределения 40-часовой недельной нагрузки на четыре дня остается открытым.

Марина АНИСЕНКО,
эксперт
Департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК профсоюза

ФОТОРЕПОРТАЖ

В парк-отеле «Пересвет» прошел чемпионат Московской железной дороги по лыжным гонкам на призы Дорпрофжел. На финишной прямой лыжников встречали начальник Московской железной дороги Михаил Глазков (в центре) и председатель Дорпрофжел на МЖД Дмитрий Шулянский (крайний справа)

На базе пансионата «Березовая роща» проведена спартакиада среди членов профсоюза — работников узловых рабочих групп железнодорожных узлов Московско-Курского региона МЖД. Соревнования проходили по следующим видам спорта: лыжные гонки, настольный теннис, плавание, спортивная эстафета

Специалист по организационной и кадровой работе Комсомольского филиала Дорпрофжел на ДВЖД Владимир Комаров отправился в лыжный переход «Лед и пламя» от Хабаровска до Комсомольска-на-Амуре. Протяженность маршрута — 400 км. «Я впервые выхожу на такую длительную дистанцию», — сказал он. Переход продлится почти две недели. По пути лыжники посетят 12 населенных пунктов

300 железнодорожников Московской магистрали с семьями отдохнули на горнолыжном курорте Форино Тульской области, где профсоюз организовал спортивно-массовый праздник

Работники предприятий Вихоревского железнодорожного узла ВСЖД боролись на льду за звание сильнейшего в хоккее в валенках, где вместо коньков на спортсменах надеты валенки, а взамен шайбы — мяч. В турнире, несмотря на 37-градусный мороз, участвовали девять команд. Победила сборная физкультурно-спортивного клуба «Ермак», 2-е место — у команды эксплуатационного локомотивного депо Вихоревка, 3-е — у юных спортсменов — детей работников узла

Сборная Самарского метрополитена дебютировала в XII турнире Корпоративной лиги по классическому волейболу среди предприятий областного центра. Финансовую и организационную поддержку команде оказала профсоюзная организация подземки. Метрополитеновцы заняли 4-е место среди 10 команд. Совсем без наград, впрочем, команда метрополитена не осталась. Приз зрительских симпатий достался 59-летнему председателю профсоюзной первички подземки Игорю Сидякину (крайний справа)

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: 22.02.2022 г. №