



МОЛОДЕЖЬ

Центр притяжения



Студенческая первичка РУТ МИИТ — центр притяжения студенческого сообщества

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Начался новый учебный год, и к занятиям приступили не только школьники, но и студенты университетов путей сообщения. Будущих железнодорожников ждут насыщенные событиями месяцы. Интересную жизнь им обещают студенческие первичные профсоюзные организации.

Профсоюз в университетах путей сообщения давно является полноправным членом университетской жизни во взаимодействии с администрацией вузов.

«Знакомство первокурсников с профсоюзом мы начинаем 1 сентября, с торжественной линейки, на которой выступаем вместе с администрацией университета, представителями железной дороги. Это важно для того, чтобы вновь поступившие видели, что профсоюз в одном ряду с руководством, что оно рассматривает

профсоюз в качестве социального партнера», — говорит председатель студенческой первички Омского государственного университета путей сообщения Иван Ринг.

В железнодорожных вузах достаточно высокий уровень профсоюзного членства. Но это не повод расслабляться, что прекрасно понимают председатели студенческих первичек и в интересах самих же учащихся совершенствуют методики работы с ними.

Например, профсоюзная организация студентов Сибирского государственного университета путей сообщения этим летом изучала, чем живет и как работает студенческое сообщество СГУПС, какие в нем существуют проблемы и как их устранить. Анализ проводили молодые профактивисты во время выездного семинара, они же помогли самым старшим товарищам — членам профсоюзного комитета — выработать новый подход к студенческому сообществу, который будет

применен в новом учебном году. Методику анализа, кстати, председатель ППОС СГУПС Роман Чернавин узнал во время участия в проекте РОСПРОФЖЕЛ «Время молодых. Современные решения».

Первичка студентов Петербургского университета путей сообщения планирует в этом году организовать для профсоюзных активистов выездную школу, с приглашением представителей профсоюза и работодателей. А также разрабатывает проект, направленный на профориентацию обучающихся. В его рамках студенты будут посещать предприятия, работу на которых они могут получить после окончания вуза, встречаться со специалистами, создавать и обсуждать с ними идеи, касающиеся развития этих предприятий.

В Самарском государственном университете путей сообщения в этом году впервые будет разработана и применена балльно-рейтинговая система для оцен-

ки внеучебной деятельности.

«Мы разрабатываем ее для популяризации профсоюза и университета в целом», — поясняет председатель студенческой ППО Азат Хуснутдинов. — В течение года мы будем разыгрывать между самыми активными призы, а в конце года — подводить итоги рейтинга и тех, кто занял первые места, награждать стипендиями Дорпрофжел и путевками на отдых».

Критерии для составления внеучебного рейтинга факультетов разрабатывает и студенческая первичка Ирkutского государственного университета путей сообщения. В нем будет учитываться, например, участие студентов в различных мероприятиях, как на уровне университета и города, так и между вузами.

Однако первоочередной задачей студенческих профорганизаций остается защита прав и интересов учащихся.

Окончание на 2 стр.

ЗДОРОВЬЕ

Избежать нежелательных последствий

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В РЖД проходит кампания по ревакцинации от COVID-19. Ежедневные цифры по заболеваемости коронавирусом вновь растут. Роспотребнадзор рекомендовал вернуться к ношению масок в общественных местах и на транспорте.

В ряде регионов вновь стартовала прививочная кампания. Только за одну неделю в конце августа — начале сентября ковидом заболели 1316 железнодорожников. Тем не менее, в холдинге «РЖД» благодаря своевременной вакцинации и ревакцинации коллективный иммунитет сохраняется на высоком уровне, превышая 76%. К началу сентября повторные прививки сделали 250 тыс. железнодорожников.

В первой тройке лидеров по вакцинации — Западно-Сибирская, Восточно-Сибирская и Северо-Кавказская магистрали. В большинстве своем железнодорожники были привиты вакциной Гам-Ковид-Вак, широко известной как «Спутник V», которая доказала эффективность в том числе в отношении видов штамма омикрон, которые сейчас активно циркулируют в России. По словам начальника отдела планирования и организации медицинской помощи Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» Натальи Костенко, эффективность вакцинации «Спутником V» составляет 95–97%.

Окончание на 2 стр.

ОФИЦИАЛЬНО

Подготовка к переговорам

Первичная профсоюзная организация ОАО «РЖД» РОСПРОФЖЕЛ в соответствии со статьей 37 Трудового кодекса Российской Федерации 31 августа 2022 года направила генеральному директору — председателю правления ОАО «РЖД» Белозёрову Олегу Валентиновичу предложение начать коллективные переговоры по подготовке и заключению Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2023–2025 годы.

ФОТОФАКТ

Общественная палата РФ (ОП РФ) договорилась с РОСПРОФЖЕЛ о сотрудничестве в ходе наблюдения за выборами. Подписание соглашений между ОП РФ и общероссийскими общественными объединениями в целях обеспечения наблюдения за проведением голосования на выборах в единый день голосования 11 сентября 2022 года состоялось 30 августа. РОСПРОФЖЕЛ впервые подписал такое соглашение.

«Профсоюз ведет значительную работу по общественному контролю в области охраны труда, безопасности движения



поездов, за соблюдением работодателями трудового законодательства, поэтому контроль за процедурой выборов в единый день голосования — логическое продолжение этой деятельности», — подчеркнул председа-

тель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев. Профорганизациям всех уровней предложено активно участвовать в наблюдении за проведением голосования на выборах 11 сентября — в единый день голосования.

МОЛОДЕЖЬ

Центр притяжения

Окончание.
Начало на 1 стр.

«Студенты попадают в разные ситуации, нередко требующие экстренного вмешательства», — рассказывает председатель студенческой первички ИргУПС Ольга Лабыкина.

Так что работать приходится быстро и предугадать, с каким вопросом студент обратится в профком, сложно. А все предсказуемые вопросы уже решены.

«Если говорить, например, о студенческом быте, то мне даже сложно сказать, чем будем заниматься в этом году, — рассказывает Иван Ринг. — Потому что на сегодняшний момент

решены все проблемы: за последние годы, в том числе при участии студенческой первички, улучшены условия проживания студентов в общежитиях. Проведен высокоскоростной интернет, установлены стиральные машины, микроволновые печи. На смотре-конкурсе общежитий Омска наши не первый раз признаны лучшими в городе. Кроме того, они самые дешевые, и по договоренности с администрацией вуза цена не повышается».

А студентов СГУПСа в этом учебном году ожидает празднование 90-летнего юбилея вуза. К этой дате у студенческой профорганизации есть подарок университету: сенсорная комната и мультимедийное пространство «СО.Здание». Оба помещения оборудованы на грантовые деньги, которые первичка выиграла в конкурсе Росмолодежи. Сенсорная комната предназначена для снятия стресса, мультимедийное пространство — для работы студенческих отрядов.

В Российском университете транспорта, как и в других железнодорожных вузах, профсоюзным активистам помогают кураторы из числа студентов старших курсов. Они становятся наставниками для первокурсников, помогая освоиться в новых условиях.

«Это наша принципиальная позиция — один человек не может быть одновременно старостой и профгруппоргом. Они должны работать в тандеме, чтобы донести до ребят огромное количество информации, — говорит председатель студенческой первички РУТ Руслан Климчук. — Вот, например, во время встречи в юридическом институте выяснили, что студенты уже подписаны на пять разных сообществ в различных социальных сетях — как не запутаться?»

«Студенты-первокурсники обычно испытывают немалый стресс: они оказались в незнакомом городе, в новых условиях, процесс обучения, в отличие от школы, в университете построен совсем иначе. Поэтому появился такой проект, как сенсорная комната, в которой находится проецирующая доска, аромалампы, планшет для рисования на песке, с помощью которых можно снять напряжение, — говорит Роман Чернавин. — А в «СО.Здании» есть все необходимое для развития движения студенческих отрядов».

В Российском университете транспорта, как и в других железнодорожных вузах, профсоюзным активистам помогают кураторы из числа студентов старших курсов. Они становятся наставниками для первокурсников, помогая освоиться в новых условиях.

«Это наша принципиальная позиция — один человек не может быть одновременно старостой и профгруппоргом. Они должны работать в тандеме, чтобы донести до ребят огромное количество информации, — говорит председатель студенческой первички РУТ Руслан Климчук. — Вот, например, во время встречи в юридическом институте выяснили, что студенты уже подписаны на пять разных сообществ в различных социальных сетях — как не запутаться?»

В этом учебном году студенческие первички к уже устоявшимся практикам работы со студентами добавляют новые. Нововведение призвано сплотить сообщество учащихся, центром притяжения которого вполне может быть профсоюз.

ЗДОРОВЬЕ

Избежать нежелательных последствий

Окончание.
Начало на 1 стр.

«Собранные нами статистические данные говорят о том, что масштабная работа по вакцинации в очередной раз показала свою эффективность и помогла избежать более 8 тыс. госпитализаций железнодорожников. При этом 195 тыс. вакцинированных сотрудников не заболели вообще. Благодаря своевременной вакцинации их организм был заблаговременно подготовлен к встрече с опасным вирусом», — отметила Наталья Костенко.

Даже измененному вирусу (а коронавирусу быстро мутирует) непросто сломать оборону организма, если вовремя позаботиться о профилактике. Это понимают и в других организа-

циях, работники которых являются членами РОСПРОФЖЕЛ. Как рассказала председатель профсоюзной организации компании «ЭЛТЕЗА» Светлана Моргунова, многие работники предприятия, не дожидаясь, когда в медицинских учреждениях соберутся очереди, заблаговременно сделали прививки и принесли в отдел кадров сертификаты. Они обезопасили себя и своих близких от возможного заражения опасной инфекцией.



УСЛОВИЯ ТРУДА

Вернуть доплату

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Слесарям пункта технического обслуживания локомотивов Холмск ремонтного локомотивного депо Сахалинского вернут доплаты за работу во вредных условиях. Дальневосточная дирекция по ремонту тягового подвижного состава согласилась с проведением внеплановой спецоценки условий труда, инициированной Дорпрофжел на ДВЖД.

«В марте в Сахалинский филиал Дорпрофжел ДВЖД поступило обращение от слесарей по осмотру и ремонту локомотивов ремонтного локомотивного депо Сахалинского участка производства станции Холмск пункта технического обслуживания локомотивов о нарушении прав работников при проведении специальной оценки условий труда (СОУТ)», — рассказывает руководитель Сахалинского филиала Дорпрофжел Марина Деревцова.

Работники сообщили, что при проведении СОУТ эксперты не измеряли факторы производственной среды и трудового процесса. То есть не обратили внимания на шум, вибрацию,

параметры микроклимата, химический фактор, — то, из чего и складываются показатели «вредности».

В итоге по показателям тяжести трудового процесса рабочее место № 27 (это слесари по осмотру и ремонту локомотивов в пунктах технического обслуживания) отнесли к классу условий труда 2, снизив исходный показатель — 3,1. И люди продолжают работать в тех же условиях при меньшей зарплате.

Чтобы оценить качество проведенной спецоценки, Сахалинский филиал Дорпрофжел на ДВЖД инициировал проведение государственной экспертизы условий труда. И она поставила контору, проводившей СОУТ, «двойку».

«Государственная экспертиза выявила ряд нарушений и опасных производственных факторов осуществлялась без учета производственного оборудования, материалов и сырья, используемых работниками и являющихся источниками вредных (опасных) производственных факторов. Оценка по тяжести трудового процесса проведена без учета выполнения работ, связанных с подъемом и перемещением вручную

груза более 14 кг. К тому же при фактическом выполнении работ в позе «стоя» и «неудобном положении» оценка проведена по «свободной позе» и «неудобной позе». Не были учтены наиболее актуальные данные о продолжительности выполнения работ на рабочих местах видов работ (технологических операций) по данным фотографии рабочего дня», — говорит Марина Деревцова.

На основании выявленных нарушений Сахалинский филиал Дорпрофжел на ДВЖД обратился к начальнику Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава Дмитрию Жеребцову с предложением организовать проведение внеплановой СОУТ на рабочем месте № 27. Ответ с согласием пришел оперативно. Руководство дирекции отметило, что при проведении внеплановой СОУТ будут учтены все выявленные нарушения, чтобы подобные случаи больше не повторялись. Некачественная спецоценка условий труда невыгодна ни работнику, ни работодателю, ведь это не только ущемление прав работников, но и проблемы с государственной инспекцией труда. А в определенных случаях еще и штрафы.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Мошенники достали телефоны

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Активность телефонных мошенников после некоторого весеннего спада за последнее время восстановилась на 60–70%, и, судя по тому, как «процесс пошел», это явление будет набирать обороты. Злоумышленники весьма изобретательны, поэтому сюжеты легенд, которые они нам рассказывают, постоянно меняются, обрастают новыми деталями, становясь все более правдоподобными.

У МЕНЯ ЗАЗВОНИЛ ТЕЛЕФОН

Начинали мошенники с того, что, набрав номер очередной потенциальной жертвы, представлялись работниками службы безопасности банка и просили быстро, «пока не случилось страшное», передать данные карты, в том числе пин-код и CVC. С каждым годом схемы меняются и обновляются. Вот несколько популярных сегодня.

ЗДРАВСТВУЙТЕ, ЭТО СОТОВЫЙ ОПЕРАТОР. ВАШ ТЕЛЕФОН ВЗЛОМАН, ДАВАЙТЕ ЗАЩИТИМ ДАННЫЕ

Широкое распространение у мошенников получило вот такое «ноу-хау». Представившись сотрудником службы поддержки оператора сотовой связи, злоумышленник сообщает, что номер абонента скоро перестанет действовать или говорит о «взломе» личного кабинета. Для «предотвращения» распространения личных данных злоумышленники предлагают тут же набрать на телефоне комбинацию, состоящую из цифр, символов и номера телефона.

О том, что все это вместе взятое есть не что иное, как специальная USSD-команда на подключение переадресации звонков и текстовых сообщений с sms-нодами от банка на номер звонящего, никто, естественно, не предупреждает.

И получается, что абонент сам меняет настройки своей симки и устанавливает переадресацию СМС и звонков на номер мошенника. Он даже не получает уведомления о подключении вышеупомянутой услуги, а о списании средств узнает уже по факту, когда обна-



руживает, что с его карты пропадают деньги.

ЗДРАВСТВУЙТЕ, ЭТО СОТРУДНИК ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ, ВАМ СРОЧНО НУЖНО «ЗАСТРАХОВАТЬ» ДЕНЬГИ НА «ЕДИНОМ МЕЖБАНКОВСКОМ СЧЕТЕ» В БАНКЕ РОССИИ

Мошенники представляются сотрудниками правоохранительных органов (полиции или следственного комитета) и рассказывают о попытке кражи денег с карты. Тут следует звонок из «следственного комитета» или «Центрального Банка РФ», лжесотрудник которых подтверждает информацию о краже денег с карты и предлагает срочно «застраховать» деньги на «безопасном» «едином межбанковском счете» в Банке России.

Растерявшийся от неожиданности человек может и поверить. Ведь ему наверняка в его банке предлагали оформить услугу страхования счетов, вот он «заглатывает наживку», не проверяя информацию о «едином счете в ЦБ», на который ему предлагают перевести деньги. А в нем-то

и кроется главная опасность, поскольку счета такого не существует и он переводит деньги на счет мошенников.

РОБОТИЗИРОВАННЫЕ ЗВОНКИ ОТ «БАНКА» В МЕССЕНДЖЕРАХ ИЛИ ПО МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ

Недавно был зарегистрирован еще один вид аферы. Мошенники обзванивают россиян с помощью автоответчика, который сообщает о подозрительной активности в интернет-банке или мобильном приложении банка клиента (тут называются самые популярные банки РФ) — например, о попытке совершить международный перевод со счета пользователя, или что еще проще — о заявке на смену телефонного номера или заявку на кредит. Кстати, будьте внимательны, мошенники путем переадресации могут послать вам сообщение в вашу с банком sms-переписку (информирование о том, что происходит с банковской картой).

Для защиты клиенту предлагается провести ряд манипуляций — например, зайти в любой стор, скачать специальную программу, а затем сообщить уникальный адрес устройства и код для подключения к нему. Если это сделать, мошенники получат удаленный доступ к телефону — за сервисную программу аферисты выдают приложения удаленного управления устройствами. Что примечательно: для отвода глаз мошенники могут присылать разные СМС, усыпляя бдительность отсутствием там каких-либо кодов доступа. Еще могут предложить посетить офис, чтобы подключить защиту интернет-банка или мобиль-

ного приложения, но, конечно же, быстрее это сделать сейчас, дистанционно.

«СЛЕДСТВЕННЫЕ ОРГАНЫ», КОТОРЫЕ ВЕДУТ ДОПРОС ПО ТЕЛЕФОНУ

Звонок от сотрудника силовых структур (полиции, следственного комитета, прокуратуры), который уполномочен возбудить уголовное дело по телефону. При этом вас ни в чем не обвиняют, ведь есть некий злоумышленник, который в отделении банка (адреса называются реальные) пытался по нотариальной доверенности снять деньги с ваших счетов или взять кредит по причине вашей болезни. Деньги нужны на ваше дорогостоящее лечение. Злоумышленник скрылся с места преступления, а банк снял с себя всю ответственность в отношении ваших счетов, вкладов. Поэтому следственные органы вынуждены возбудить уголовное дело по статье «Мошенничество». Злоумышленники в разговоре ссылаются на статьи уголовного кодекса, используют официальные термины. Такой разговор может закончиться не только тем, что вы поделитесь личными и персональными данными, но лишитесь денег.

ГОСУСЛУГИ ТОЖЕ В ДЕЛЕ

Бывает и так, что злоумышленники звонят от имени портала «Госуслуги», представляясь его работниками. Но этот вариант, кстати, срывается у них плохо: наши люди пока еще не все зарегистрированы на портале. А те, кто зарегистрирован, знают, что его работники никогда никому не звонят.

ИСКЛЮЧИТЬ РИСКИ

Вообще при любых странных звонках, касающихся финансов и кредитных карт, лучше всего отключиться и для собственного спокойствия перезвонить в банк. Но звонить надо не на номер, с которого поступил звонок, а на тот, что указан на вашей карте.

Представители банка никогда не звонят клиентам через мессенджеры.

Представители банка легко могут заблокировать ваши карты и счета, и для этого им не нужно никаких подтверждений, sms, кодов, номеров карт и долгих разговоров.

Сотрудники силовых структур, следственного комитета, прокуратуры не проводят следственных действий посредством телефонной связи. И если вдруг вам звонят и, представившись следователем, сообщают, что необходимо провести допрос по телефону и ответить на вопросы о ваших банковских счетах и вкладах, необходимо завершить диалог.

Надо проверять полученные ссылки на безопасность. Например, в приложении ВТБ Онлайн есть такая услуга — проверка ссылок.

Можно поставить определитель номера от вашего банка, он бесплатный.

Имеет смысл подумать о страховке карт и счетов. У каждого банка есть на этот счет предложения.

Но проще всего оборвать разговор. И перезвонить в банк по официальному номеру телефона.

ДЕТАЛИ

По данным банка ВТБ, проанализировавшего атаки телефонных злоумышленников, главной мишенью для атак становятся мужчины около 40 лет, проживающие в центральных регионах России. Чаще всего мошенники звонят москвичам и жителям области, петербуржцам, ростовчанам и иркутянам.

Самыми устойчивыми перед фишинговыми схемами оказались клиенты от 55 лет и старше. Для них набрать пин-код или какую-то цифровую комбинацию — это целое дело. Они или вообще не станут разговаривать, или поблагодарят звонившего и отправятся лично выяснять проблемы в банк. И правильно сделают.

Железные дороги готовятся к зиме, механизм отработан. Главное — успеть, сработать на опережение. И общественный контроль в этом случае играет немалую роль. О том, как сеть готовится к холодам, сегодняшняя тема номера.

РЕГИОН

Совместные решения

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Общественный контроль за подготовкой инфраструктуры и персонала к зиме помогает решать проблемы коллективов отдельных подразделений.

«Подготовка к работе в зиму — одна из главных задач сегодняшнего дня. Конечно, основная роль остается у руководителей линейных подразделений. Но всегда находится немало вопросов, в решении которых важную роль играет общественный контроль, — уверен председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гаращенко. — Именно поэтому на президиуме Дорпрофжел и профномах ППО рассматривается данная тема, ставятся задачи общественному контролю, обобщаются проблемы и недостатки хода подготовки».

Вся информация рассматривается на дорожном штабе, и точечные данные от профактива помогают решать проблемы коллективов отдельных подразделений.

«Рабочие места работников Нижнетагильского центра связи расположены в здании отделения дороги, где два года назад провели ремонт с заменой окон. Из-за неудовлетворительного утепления откосов в помещении было холодно, а многочисленные жалобы в адрес НГЧ желаемого эффекта не приносили. В этом году связисты обратились в профсоюз, мы эту проблему вынесли на штаб, и уже через неделю откосы утеплили, — говорит первый заместитель председателя Дорпрофжел на СвЖД Игорь Южаков. — Этот пример показывает, что профсоюзу важны не общие цифры, а состояние рабочего места всех работников».

Каждые две недели с филиалов в Дорпрофжел поступает информация по всем проблемам регионов: от санитарно-бытового обеспечения до наличия спецодежды и готовности компрессорных станций и снегоборочной техники.

«Точечные беды» мы выносим на дорожный штаб, и чаще всего еще в процессе оформления поручения в Дорпрофжел уже направляют информацию по их устранению, — констатировал главный технический инспектор Дорпрофжел на СвЖД Дмитрий Москалюк. — Вроде бы мелочи, но из них складывается комфорт на рабочем месте, а значит и вовлеченность в общий производственный процесс».

Профактив трудится вместе с рядовыми железнодорожниками, а значит, и знает обо всех возникающих проблемах.

Сегодня профактив контролирует ремонт пунктов обогрева, состояние маршрутов служебных проходов.

«В последние годы удалось наладить обеспечение СИЗ, но контроль нужен постоянный. Есть нарекания в адрес некоторых предприятий, которые длительное время не забирают со складов спецодежду. Пытаемся воздействовать на руководителей этих предприятий, в первую очередь северных регионов — Сурского и Нижнетагильского — чтобы уже к середине сентября работников обеспечили спецодеждой, — подчеркнул Игорь Южаков. — Профактив трудится вместе с рядовыми железнодорожниками, а значит, и знает обо всех возникающих проблемах».



Дорпрофжел собирает информацию по всем вопросам: от санбыта до готовности компрессорных станций

СИТУАЦИЯ



Снегоборочная техника должна выйти на линию в срок

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Машины ждут ремонта

ПАВЕЛ ГРЕВОВ,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

К предстоящему сезону снегоборьбы в границах Восточно-Сибирской железной дороги необходимо подготовить 67 единиц снегоборочной и снегоочистительной техники. Объемы разделены между Дирекцией по эксплуатации путевых машин и подрядчиком — ООО «ИНТЭК ГРУПП». К концу августа последний должен был выпустить из ремонта 11 снегоборочных машин. Еще восемь — до наступления зимы. Но фактически пока к работе готова только одна машина.

Впервые данная проблема появилась прошлой зимой. В 2021 году тендер на ремонт снегоборочных машин, которым раньше занимался Восточно-Сибирский филиал АО «Калужский завод «Ремпутьмаш», выиграла компания «ИНТЭК ГРУПП».

«Мы обеспокоены возможными рисками несвоевременной подготовки техники к зиме. Этот вопрос подробно рассматривался на совещаниях руководства дороги, — рассказывает первый заместитель председателя Дорпрофжел на ВСЖД Виктор Громов. — Договор между магистралью и компанией «ИНТЭК ГРУПП» заключили еще в апреле 2022 года. Но на данный момент обязательства в полном объеме не выполнены».

По его словам, требует внимания и подход к найму персонала у подрядчика. Трудовые

договоры не заключаются — люди работают по договорам гражданско-правового характера, не имея соцпакета и гарантий. «Из-за этого, по моему мнению, и существуют проблемы с подбором квалифицированного персонала, что также влияет на время выпуска техники из ремонта», — отметил Виктор Громов.

Как было отмечено на совещании у первого заместителя начальника дороги Евгения Ларина, в качестве основной причины несвоевременной подготовки техники подрядчик называет неритмичную поставку запчастей в ремонтно-сервисные участки Иркутска и Слюдянки, где производятся основные работы.

На срыв плана повлияло и большое количество забракованных деталей при дефектоскопии на предприятиях «Новой вагоноремонтной компании». Для решения этих проблем в ООО «ИНТЭК ГРУПП» составили реестр счетов на оплату запасных частей и материалов с указанием дат прибытия на полигон дороги. Литые детали заказаны на Красноярской железной дороге и уже прибыли в Иркутск, где производится замена.

Тем не менее, есть риск неподготовки как минимум семи единиц техники. ВСЖД обратилась в Центральную дирекцию инфраструктуры с просьбой помочь в сложившейся ситуации.

Прошлой зимой при возникновении аналогичной ситуации дополнительный ремонт снегоборочной техники пришлось взять на себя Дирекции по эксплуатации путевых машин.

Впрочем, есть еще один выход. Как рассказал председатель первички Восточно-Сибирского филиала «Калужский завод «Ремпутьмаш» Юрий Кожевин, после краткосрочной подготовки цеха филиала смогут быстро освоить объемы ремонта техники.

«Я не помню срывов подготовки техники к летним и зимним путевым работам нашим предприятием. Были случаи, когда мы создавали оперативные ремонтные бригады, и они дежурили на месте производства работ для того, чтобы максимально быстро отремонтировать технику прямо на перегоне», — вспоминает Юрий Кожевин.

Несмотря на то, что подряд предприятие потеряло, руководство не сокращало штат, часть работников командировали в другие подразделения. «Но больше половины персонала уже год находится в вынужденном простое. Деньги за простой платятся в соответствии с Трудовым кодексом без задержек. Кроме этого, почти все гарантии, предусмотренные колдоговором, соблюдаются как в отношении работников, так и в части льгот для пенсионеров», — говорит председатель первички.

Так что Восточно-Сибирский филиал «Калужский завод «Ремпутьмаш» готов подключиться к ремонту снегоборочной и снегоочистительной техники. «Для этого есть и квалифицированные кадры, и оборудование. Но, к сожалению, нет заказов, так как договорные обязательства заключены с ООО «ИНТЭК ГРУПП», — отметил Юрий Кожевин.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

В ожидании снега и холода

На чем сегодня сосредоточено внимание при подготовке к зиме?



Андрей ДОМАНСКИЙ,
технический инспектор Тюменского филиала Дорпрофжел на СвЖД:

— Готовность к работе в зимних условиях Тюменского региона составляет 81% — уровень среднего показателя по дороге. Есть несколько проблемных направлений, требующих оперативного решения.

В частности, предстоит восстановить работоспособность компрессорных установок на станциях Войновка, Тюмень-Северная, Вагай, Новая Заимна, Маслянская, проконтролировать выполнение графика ремонта снегоуборочных машин и списки закрепления за ними конкретных бригад.

Еще одно направление — укомплектование кадров ведущих профессий. Так, сейчас в зоне нашего внимания такие предприятия, как вагонное ремонтное и эксплуатационное локомотивное депо Войновка, Тюменская дистанция пути, восстановительный поезд со станции Тобольск.

Под контролем профактива к зиме готовят табельные, пункты обогрева, здания дежурных по переезду, которые используют и работники дистанций пути. Обследовано 175 строений. Требуется ремонт фасадов, кровли, внутренних помещений, частичная замена мебели и бытовых приборов.

На тяговых подстанциях Нармак, Тугулым, Талица Тюменской дистанции электроснабжения уличные деревянные туалеты необходимо привести в соответствие с требованиями санитарных правил. В идеале нужна инвестиционная программа для устройства теплых санитарных модулей.



Виктор БЕЙНАРОВИЧ,
председатель ППО вагонного участка Брянск Московского филиала АО «ФПК»:

— Действуем согласно плану-графику, разработанному в начале лета. До 1 октября закончим обучение первозимников — 50 человек, из них 48 — это проводники пассажирских вагонов и по одному осмотрщику вагонов и начальнику поезда.

Особое внимание уделяется укомплектованию штата работников массовых профессий. На предприятии подготовлено 37 проводников пассажирских вагонов, еще 29 человек — в процессе обучения.

Есть твердая уверенность, что до конца октября все планы выполним и предприятие устойчиво работает в условиях зимы. Вагонный участок увеличивает объемы работы. Так, пассажирооборот за семь месяцев составил 141% к прошлому году и 119% к доковидному 2019-му.

Но есть вопрос, который не решается несколько лет, — перевозка поездных бригад из вагонного участка в парк подготовки и формирования поездов. Сегодня на предприятии транспорт для этих целей отсутствует.



Алексей ДЕГТЕРЕВ,
начальник отдела по работе со станциями Рязанского центра организации работы железнодорожных станций:

— Проанализировав работу станций в минувшую зиму, выяснили, что нередко возникали сбои в работе систем автоматической очистки стрелочных переводов. Поэтому на ряде станций уже установлены новые модульные компрессорные установки. Это позволит обеспечить бесперебойную и качественную работу в холода. К примеру, на станции Ожерелье заменены 80% электронагревательных элементов системы электрического обогрева стрелочных переводов, на станции Воскресенск модернизировано наружное освещение — установлены дополнительные высокомащтабовые осветительные установки. На базе Центра практического обучения проводится подготовка 89 первозимников.



ФОТО ВЛАДИСТАВА КУЛИКОВА



Денис ШАНДРЫГИН,
начальник производственно-технического отдела Красноярской дистанции электроснабжения:

— Зима в нашем регионе начинается рано, поэтому готовиться начали еще в июне: разработали мероприятия, выполнили осмотры контактной сети, воздушных и кабельных линий, а также оборудования устройств электроснабжения тяговых подстанций, постов секционирования, пунктов параллельного соединения, автотрансформаторных пунктов, передвижных тяговых подстанций.

До 1 ноября нам еще предстоит выполнить расчистку охранных зон воздушных линий и ремонт оборудования, чтобы обеспечить устойчивую работу устройств контактной сети и электроснабжения. Для этого обеспечиваем аварийно-восстановительные средства пятисуточным запасом топлива — это очень важная задача.

Первозимники уже прошли курс подготовки.

Особое внимание уделяем обеспечению работников зимней спецодеждой и спецобувью, в том числе комплектами для защиты от термических рисков электрической дуги и наведенного напряжения. Еще один важный пункт — укомплектование производственных участков аптечками, в которых обязательно есть средства защиты кожи от воздействия пониженных температур.



Наталья АСТАХОВА,
председатель ППО Юго-Восточной дирекции по тепловодоснабжению:

— Готовность к работе в зиму объектов инфраструктуры в нашей дирекции составляет 88,77%. Весной на объектах дирекции были выявлены объемы работ, требующие дополнительных финансовых средств и привлечения подрядчиков. Например, требовался ремонт резервуара для хранения мазута в котельной эксплуатационного локомотивного депо Валуйки и главной канализационной насосной станции в городе Лиски. Центральная дирекция по тепловодоснабжению дополнительно выделила нам почти 11 млн руб. Объекты ремонтируются, окончание работ запланировано на 30 ноября.



Михаил ОСТАШКОВ,
председатель ППО дистанций инфраструктуры Сафоновского и Вяземского узлов Московской дирекции инфраструктуры:

— При подготовке к зиме в Смоленском регионе было выявлено отсутствие холодной воды на

шести охраняемых переездах. Сейчас там меняют насосы и ремонтируют сантехническое оборудование.

На постах безопасности перегона Уваровка — Гагарин и Милохово — Ярцево требуется отремонтировать входные двери, эти работы уже включены в план Смоленской дистанции гражданских сооружений.

На станции Семлево ремонтируют компрессорную установку, на станции Издешково завершается ремонт помещения компрессорной, заменена электропроводка, установлены пластиковые окна, покрашены стены.



Евгений ПОКРЫВАЙЛО,
главный инженер эксплуатационного вагонного депо Рязань:

— По опыту прежних зим, работников волнует вопрос обеспечения нормативным запасом запчастей для производства ремонта вагонов. Этому вопросу уделяем пристальное внимание. В каждом парке в определенных междупутьях имеется стеллажное хозяйство, где находятся запчасти для вагонов. Их своевременно пополняют из «зимних технологических запасов», находящихся в головном помещении каждого парка пункта технического обслуживания. Уже сейчас данный запас полностью укомплектован.

Зима, как известно, без снега не бывает. Наши работники всегда устраняют последствия снегопадов в бригадах второй очереди. И есть одна просьба, чтобы снегоуборочные машины очищали междупутья без наклонов и накатов.



Дмитрий МОРОЗОВ,
главный технический инспектор труда Дорпрофжел на СКЖД:

— Несмотря на то, что на полигоне Северо-Кавказской железной дороги еще долгое время температура будет держаться плюсовой отметки, структурные подразделения дороги уже усердно готовятся к зиме.

Сейчас идут массовые проверки технической инспекцией труда и профсоюзным активом. В августе выявлялись нарушения по обеспечению работников зимними видами специальной одежды и обуви. Но на данный момент, по представлениям технических инспекторов труда, работники проверенных структурных подразделений обеспечены зимней специальной одеждой и специальной обувью в полном объеме, в соответствии с Типовыми нормами бесплатной выдачи сертифицированных средств индивидуальной защиты.

ЛАУРЕАТ

Выбрать верный путь

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

С хорошей новостью вернулся из поездки по линейным участкам руководитель Пензенского филиала Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге Владимир Бачеринов — на станции Заметчино завершено обустройство производственного быта местных локомотивщиков.

Процесс был взят на профсоюзный контроль с того момента, когда утвердили решение о переселении локомотивных бригад из аварийного здания. Об этом просили работники, их поддерживали профсоюзные органы, в том числе и Бачеринов.

В прошлом году переезд состоялся. Новоселам предоставили часть служебного пространства железнодорожного вокзала. Помещения отремонтировали, обеспечили мебелью, кондиционерами, цифровыми коммуникациями. «Локомотивное» крыло снабдили отдельным входом с улицы. Оставалось обустроить его отдельным санузелом. Теперь и эта проблема решена, о чем Владимир с удовлетворением говорит: еще одним добрым делом больше.

Условия труда и производственный быт, оплата труда и текучесть кадров, обеспече-

ние питьевой водой и теплом, детский оздоровительный отдых — на каждом из этих направлений найдется немало добрых дел, которые состоялись в том числе и благодаря усилиям Бачеринова.

Вот, кстати, о детях. Когда в прошлом году закрыли на реконструкцию детский оздоровительный лагерь «Чайка», в котором отдыхали дети железнодорожников, Бачеринов одним из первых поднял вопрос о поиске альтернатив.

При содействии Дорпрофжел на КбшЖД они были найдены. Часть целевых средств профсоюза перенаправили для компенсации затрат работников на приобретение путевок в муниципальный ДОЛ «Изумрудный».

Кроме того, дорожная дирекция социальной сферы договорилась с соседями о предоставлении около 70 льготных путевок в ДОЛ «Ностер» Юго-Восточной железной дороги.

В этом году альтернатива получилась еще более весомой. Пензенский регион получил 100 безвозмездных путевок в черноморский оздоровительный центр «Жемчужина России». Отраслевой профсоюз направил на их приобретение более 5 млн руб.

В стороннем «Изумрудном» на льготных условиях отдохнуло еще около 40 детей. Пензенский филиал помог родителям оформить 50-процентный детский кешбэк от государства

и взял на себя еще 25% от стоимости путевок в этот лагерь.

Вообще, дарить детям радость — это у Владимира, можно сказать, профессиональное. Например, он был среди тех, кто построил в Пензе детскую железную дорогу. В ту пору он трудился в Пензенской дистанции пути.

«Прорубали просеки, сооружали и укрепляли земполотно, укладывали рельсошпальные решетки. Сколько субботников провели на этой стройке», — вспоминает он.

Родился Бачеринов в городке Чусовой Пермской области, а школьные годы провел в городке Шарья Костромской области. Отсюда его путь пролегал в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. Отправился он туда по следам старшего брата и путейскую профессию выбрал.

В студенческие годы два летних сезона отработал на БАМе, а после окончания вуза получил распределение в Пензу. Несмотря на диплом, начинал с первой рабочей должности — монтером пути. После двухмесячной обкатки принял в подчинение бригаду.

Следующие ступени преодолел на одном дыхании: помощник дорожного мастера, старший инженер-технолог. Работал ответственно и так же быстро рос его авторитет. Уже на исходе второго года путейской биографии он вступил



Владимир Бачеринов (справа) с монтерами пути разговаривает на одном языке, он хорошо знает специфику их работы

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА КБШЖД

в должность главного инженера дистанции, чтобы отдать ей более 20 трудовых лет.

То было время, когда на всей сети железных дорог велось масштабное техническое перевооружение. Большие работы развернулись и на Пензенском железнодорожном узле. Усилия были направлены на увеличение пропускной способности станций. На станции Пенза-3 построили четный комплекс, включающий 22 сортировочных пути и предгорочный парк. По сути, была отстроена новая станция, и путейцам выпало сооружать примыкание к ней.

«Развивали и собственную базу: построили ангар на два стойла, цех малой механизации, новую кузницу. Установили 5-тонный козловой кран, что значительно облегчило разгрузку и погрузку материалов. Построили

четыре 18-квартирных и шесть 8-квартирных домов», — рассказывает Владимир.

В 2000-м его назначили начальником дистанции, и через три года предприятие вышло на первое место сетевого соревнования. Потом была профильная работа в Пензенском отделении дороги.

В 2011 году делегаты профсоюзной конференции избрали Владимира Бачеринова заместителем председателя Дорпрофжел на КбшЖД. Он хорошо помнит, как в том году ему удалось развязать один из первых на новом поприще социальных узлов — помочь работнице, лишившейся дома при пожаре.

Такие узлы разной сложности встретятся Бачеринову еще не раз, и многие развязать получится. Недавно Владимира включили в число лауреатов премии РОСПРОФЖЕЛ.

РАЦИОНАЛИЗАТОР

Изобретательный подход

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Перед зданием вокзала станции Шемордан Горьковской дороги установлена модель паровоза. По размеру она не большая, но рабочая: можно растопить печь, зажечь сигнальные фонари и даже подать гудок. Собрал ее из подручных материалов монтер Казанской дистанции пути Сергей Степанов — представитель известнейшей в регионе династии, общий железнодорожный стаж которой насчитывает 450 лет.

Степановы водили паровозы, ремонтировали путь, обеспечивали бесперебойную работу средств железнодорожной связи и устройств СЦБ. Не изменил семейной традиции и Сергей. После школы он устроился монтером в Казанскую дистанцию СЦБ, где его отец и дядя работали электромеханиками. В 1981 году окончил Казанскую техническую школу, а затем — заочно — Горьковский

техникум железнодорожного транспорта по специальности «автоматика и телемеханика».

В дистанции СЦБ Сергей прошел путь от монтера до старшего механика. Уже там он проявил себя как человек творческий, стараясь усовершенствовать организацию труда. Электромеханики СЦБ в Казанской дистанции СЦБ и сейчас используют в работе предложенный Степановым стул-стремянку. Конструкция этажерки позволяет легким движением руки превратить ее в стол, провести за ним технические занятия, а потом снова — в этажерку, что существенно экономит место в небольших помещениях.

Однако в начале двухтысячных Сергею пришлось специальность поменять и перейти в Казанскую дистанцию пути, где в то время нужны были кадры. Чтобы получить новую для себя профессию, он окончил курсы и вот уже больше двадцати лет ремонтирует путь.

«Труд путейца нелегко и небезопасен, — рассуждает Сергей. — И я с первых же дней



ФОТО ЛИЧНОГО АРХИВА СЕРГЕЯ СТЕПАНОВА

работы в дистанции пути стал искать возможности облегчить его и уменьшить факторы риска. Как уполномоченный по охране труда, постоянно езжу с проверками. Раз в месяц приезжаю в Казань, чтобы поделиться с руководством своими последними разработками, обсуждаю с путейцами общие рабочие проблемы, слушаю их пожелания. Так определяются направления дальнейшего поиска».

Опытный специалист, он знает, что во время работы путейская техника работа-

ет шумно и может заглушить предупреждение сигналиста об идущем поезде. Люди, ничего не подозревая, продолжают работать, а это — беда. Степанов собрал устройство, отключающее шумную технику при приближении поезда. В основе изобретения — электронный блок и две обычные рации. Одна закреплена на путевом оборудовании, вторая — у сигналиста, который с ее помощью может удаленно выключить технику. «Сигнал об отключении приходит на вторую рацию, закрепленную на путевой машине, и работник успеет освободить путь, — поясняет Сергей. — Радиостанция действует на расстоянии 4 км. Стало быть, сигналист получает возможность заглушить любой двигатель, будь то бензиновый или электрический».

Это изобретение Степанова уже несколько лет как внедрено во всех дистанциях пути Горьковской дороги.

До недавнего времени много неудобств доставляли путейцам ветки, оставшиеся после

расчистки полосы отвода. Сжигать их нельзя, вот они и лежали кучами, пока не сгниют. Степанов собрал измельчитель веток, работающий с трактором «Беларус», который не только ветки, но и стволы деревьев толщиной 70–80 мм перемалывает.

Придумал Сергей и способ прикрепления к рельсу лебедки, чтобы использовать ее при замене шпал, а не вытягивать вручную 300-килограммовую железобетонную шпалу из под рельсов.

За годы работы Степанов разработал более 200 устройств и механизмов, облегчивших и обезопасивших труд путейцев. Ему присвоено звание «Лучший рационализатор Горьковской железной дороги».

На проект «Аксиома ответственности 2.0» Сергей представил 63 рацпредложения. В том числе — конструкцию рукоятки для переноски железобетонных шпал, которую презентовал в Москве на встрече с руководством компании «РЖД» и профсоюза.

ЭКСКУРСИЯ

Пятерки детям и наставникам

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дирпрофжел на СВЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Воспитанники Верхнекондинского реабилитационного центра побывали с экскурсией в Нижнетагильском региональном центре связи.

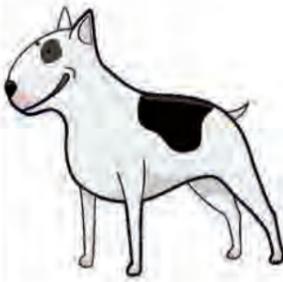
Девчонкам и мальчишкам не только продемонстрировали экспонаты старой аналоговой

техники связи, но и дали возможность почувствовать себя работниками железной дороги.

А в линейно-аппаратном зале дети увидели новейшую аппаратуру, обеспечивающую безопасность движения на всей железной дороге. Воспитанники центра засыпали связистов вопросами, особо их интересовал процесс работы оборудования.

«Наши работники молод-

цы, они смогли одновременно разбудить в детях интерес к железной дороге и донести информацию об опасностях, которые несет в себе небездумное поведение на этом объекте транспорта. Я бы поставила детям пять за любопытство, а работникам отлично за неравнодушие, выдержку и терпение», — отметила председатель ППО Нижнетагильского центра связи Анна Боярская.

«Тварь» под микроскопом	Должность в Риме	Заблудившийся стиль жизни	Фруктовая окрошка					Маленький ребенок
			Занятие под фанеру	«Кожа» дерева	Форменная одежда		Что лежит в основе фокуса?	
«Неформальный атом»	Маятник в музыкальных целях						Библиотечное «меню»	
			... и шитье	Периодическая ...	Фрагмент пьесы			
«... и Людмила»	Виртуальная кличка			«Пенное заведение»				
					И полевой, и известный	Низкорослая лошадь		Сибирская сосна
		Обшива-ка по краю	Платье для железных коней	Обворованный Милославским				
		Лекарство от одиночества		Распаханный простор				
		Армия русского князя		Антипод катода				
				Документ о призыве				
Ален Делон в черной маске			«Плачущие прутья»	Музыкальные «буквы»				
Реализация товара	... об окружающей среде	Спела про луну и цветы	«Пол» водоема					
		Орех редактора	«Река» вокруг замка					
Пропажа	Сорт винограда							
		Священный камень ацтеков	Выдающаяся суша			Грунтовый автобан	«Родители» овец	«Облегчение» для кошечки
Антенна таракана	Мусор		«Схрон» для любownika	«Банда» Мама				
Финский дефицит в СССР	Не видеть в ...	Скоростной от Гауфа	Сильное потрясение			Роджер в роли Джеймса Бонда		Покрытие стола
			Мятежные мысли и беседы					
Мультфильм в журнале	Семейный ...					Ёмкость для грязи		
			... грёз					

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 30

По горизонтали: Приемш. Вето. Договор. Фран. Любэ. Свёноч. Орган. Петя. Диво. Узница. Лучно. Ареал. Апель. Аура. Пест. Хруст. Есаул. Дьян. Имидж. Шлем. Нуб. Агат. Наташа. Джаз. Раба. Урал. Сват. Литр. Маяк. Лета. Клин. Оселок. Ева. Сток. Торс.

По вертикали: Террариум. Подкладна. Изгиб. Мавр. Шар. Юниор. Эпоха. Стул. Вяз. Ылише. Рвань. Егерь. Латенс. Архаика. Варум. Лис. Улина. Тяжба. Душа. Лежбище. Мазурна. Арамис. Талант. Наскок. Туалет. Тело. Фанс. Тор.

ИСТОРИЯ

Почтовый экспресс

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Городская подземная железная дорога — неотъемлемый спутник любого мегаполиса, позволяющий справляться с перевозками больших потоков людей в условиях напряженного дорожного движения на поверхности. Но в свое время кое-где строились метрополитены не для пассажиров, а для грузов. Сегодня один из них открыт для туристов.

Целых 76 лет в центре Лондона действовала своя подземка почтового ведомства, и ее вагоны перевозили вовсе не людей.

К середине XIX века в Лондоне почтальоны приносили корреспонденцию несколько раз в день (к концу века — до дюжины раз в центре города). Когда же поток писем стал настолько активным, Королевская почта задумалась о создании системы, которая облегчила бы пересылку такого объема информации, особенно срочной. В 1859 году создали систему пневмопочты, но она оказалась дорогой и сложной в эксплуатации, так что в 1874 году ее закрыли. К вопросу альтернативных способов доставки почты вернулись спустя несколько десятилетий. К этому подтолкнули хронические лондонские пробки, которые делали своевременную доставку корреспонденции проблематичной. И Королевская почта в английской столице буквально решила уйти под землю.

За два года между Вест-Эндом и Ист-Эндом проложили узкоколейную линию метро длиной чуть больше 10 км, объединившую восемь станций, все — под почтовыми отделениями. Перегоны между каждой из них были выполнены в виде двухпутного тоннеля на глубине в 21 м, но станции находились на несколько ме-

тров выше. Таким образом, имевшийся в тоннелях уклон позволял естественным образом тормозить составы перед станцией, а после разгонять их. Почтовое метро заработало 5 декабря 1927 года, когда первый состав доставил письма и посылки со станции под вокзалом Паддингтон к сортировочному отделению Маунт-Плезант.

Прибывший на станцию состав быстро разгружали. Между тоннелями находилась не только инженерная инфраструктура системы, но и подъемники, помогавшие поднимать прибывший груз в сортировочное отделение. На случай, если пути станции были заняты поездом под разгрузкой, существовали специальные объездные пути, с помощью которых вагоны могли проехать ту или иную станцию транзитом.

В 2003 году, несмотря на протесты работников Королевской почты, руководство приняло решение об остановке эксплуатации метро и его консервации. По его утверждению, содержание дороги стало экономически невыгодным. Впрочем, столь интересный объект не мог долго стоять заброшенным. В 2013 году его перевели в ведение Британского почтового музея, который начал работы по реконструкции системы и приспособлению ее под пассажирские перевозки.

Вновь почтовое метро заработало в сентябре 2017 года и только за первый год эксплуатации, уже в пассажирском режиме, перевезло почти 200 тыс. человек. Никакой практической цели эти перевозки не представляют — это сугубо туристический аттракцион. За одну кольцевую поездку продолжительностью 15 минут любой желающий может почувствовать себя частью эпохи, когда для бумажных писем строили подземные железные дороги.



В 2017 году почтовое метро стало туристическим объектом

ФОТОРЕПОРТАЖ



После торжественной линейки, посвященной Дню знаний, в Российском университете транспорта председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев встретился со студентами



В Тюмени прошел ЭКОпробег. Его участники на самокатах и велосипедах привезли на переработку отходы и помогли вещами и бытовой техникой малообеспеченным семьям



В Брянске прошел туристический слет молодежи Брянского региона Московской железной дороги



Команда Дорпрофжел на СКЖД стала победителем спартакиады Федерации профсоюзов Ростовской области



Для семей работников Октябрьской дистанции СЦБ КбшЖД при финансовой поддержке профсоюза был организован эколого-просветительский поход в сызранский зоопарк «Птичья Дача»



При поддержке Дорпрофжел прошел первый туристический слет Октябрьской железной дороги



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

Телефон: (499) 262-17-66

Факс: (499) 262-08-13

Интернет: <http://rosprofzhel.ru>

E-mail: pashhalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru; PryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd

Инtranet: <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, Енаатинбурге, Иркутске, Калининграде, Краснодаре, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.

Общий тираж: 90 549 экз.
Номер подписан: 06.09.2022 № 1934