# Сигнал

№29 (881)

24 — 30 АВГУСТА 2017 ГОДА

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г. ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ


# Мотивация для молодых

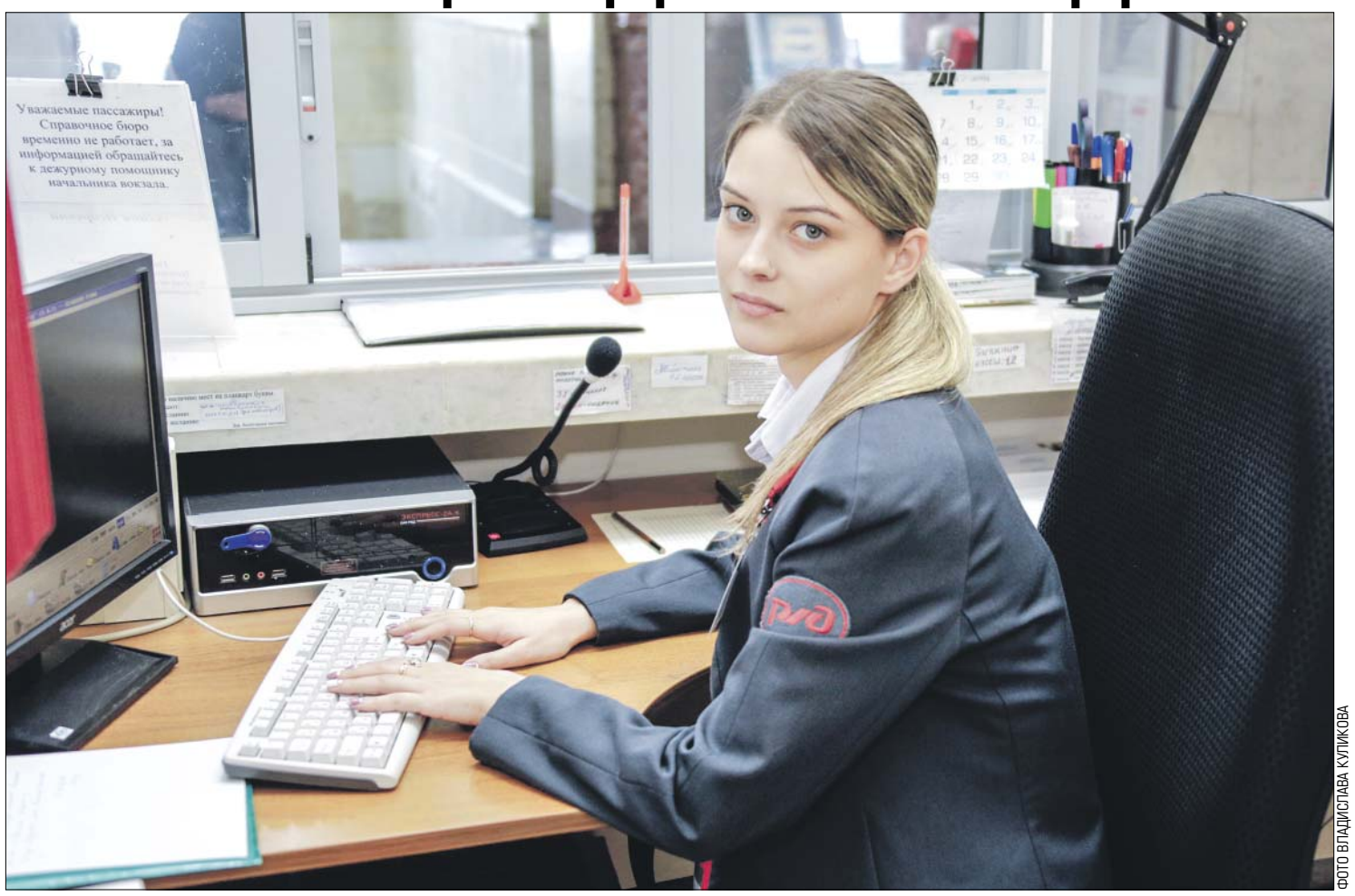



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУПИКОВА

*Молодые специалисты ОАО «РЖД» имеют льготы, мотивирующие их на работу в компании*


КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ПОЛУГОДИЯ СТР. 2

КОГДА РАДОН ОПАСЕН ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ СТР. 3

В ПОИСКЕ РАЗУМНЫХ РЕШЕНИЙ СТР. 4-5

ДВИЖУЩАЯ СИЛА ПО ИМЕНИ ЛИЛИЯ СТР. 6


## ДОКУМЕНТ


**ИРИНА ПАВЛОВА,**
корр. «Сигнала»


**С июля молодые специалисты ОАО «РЖД» могут отдавать долг родине, учиться в магистратуре и не только, не опасаясь при этом потерять свой статус. Главное — вернуться в компанию к назначенному сроку. И всё благодаря тому, что в «Положение о молодом специалисте ОАО «РЖД» внесли изменения.**

Напомним, статус молодого специалиста присваивается молодым железнодорожникам, выпускникам образовательных учреждений, которые учились очно, и действует три года.

Новая редакция документа позволяет, не теряя этот статус, после окончания учёбы и в армии по призыву отслужить, и находиться в отпуске по уходу за ребёнком до трёх лет.

«Только, — уточняет руководитель департамента социального партнёрства, труда и заработной платы Александр Лощагин, — чтобы после возвращения из армии или декретного отпуска выпускник не позднее, чем в течение трёх месяцев устроился или вернулся на работу в одно из структурных подразделений ОАО «РЖД». Кстати, на этих же условиях сохраняется право на статус молодого специалиста и за выпускником, направленным после окончания профильного вуза в очную аспирантуру или магистратуру».

### БОНУСЫ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Новое положение сохранило практически все права на выплаты. По-прежнему работодатель должен выплачивать молодому специалисту единовременное пособие в размере месячного должностного оклада (месячной тарифной ставки) не позднее двух месяцев с момента трудоустройства и присвоения статуса. «Но чтобы молодой человек фактически смог воспользоваться этим правом, — поясняет Александр Лощагин, — из старой версии документа исключён абзац: «Право на получение данного пособия сохраняется у молодого специалиста, ранее не воспользовавшегося этим правом в силу каких-либо обстоятельств, в течение срока его нахождения в статусе молодого специалиста», поскольку случались задержки с выплатами по различным надуманным причинам».

> «Профсоюз добился, чтобы финансовая ответственность работников в случаях увольнения по объективным и форс-мажорным причинам стала мягче

Также молодому специалисту при переводе на работу в другую местность оплачиваются расходы на переезд и провоз имущества, обустройство, а также суточные за каждый день, что он находится в пути к месту работы, предоставляется и оплачиваемый отпуск для обустройства на новом месте — до семи дней.

«По настоянию профсоюза, — продолжает Александр Лощагин, — продолжительность указанного отпуска определяется теперь работником по согласованию с работодателем».

Ранее работодатель устанавливал этот срок самостоятельно, не спрашивая работника, удобно ему или нет.

Кроме того, по новым нормам молодой специалист, с которыми заключено дополнительное соглашение к трудовому договору, предусматривающее работу в течение не менее четырёх лет в отдалённой местности, где нет развитой социальной инфраструктуры, теперь не обязан проживать в указанной местности для получения единовременных выплат.

Согласно новой редакции документа в четырёхлетний срок работы молодого специалиста в отдалённой местности не включаются периоды длительного (более трёх месяцев) периода нетрудоспособности (за исключением случаев травмы на производстве), в том числе по причине беременности и родов, а также отпуск по уходу за ребенком до трёх лет.


**ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 3**


**СПРАВКА**

**Распоряжение ОАО «РЖД» от 18 июля 2017 года № 1397р «Об утверждении Положения о молодом специалисте ОАО «РЖД» размещено на сайте РОСПРОФЖЕЛ в разделе «Служебная документация»**

## НОВОСТИ

### КОЛЛЕГИ ЖДУТ ПОМОЩИ

Началась благотворительная акция по сбору средств для оказания помощи пострадавшим от паводка на Дальнем Востоке.

Напомним, что вследствие чрезвычайной ситуации, сложившейся в Приморском крае в результате ливневых дождей в начале августа, частично затопленными оказались дома и приусадебные участки работников железной дороги. Среди пострадавших 622 семьи железнодорожников. Всего пострадало 1699 человек.

Сбор средств для оказания помощи пострадавшим от стихийного бедствия на Дальневосточной дороге объявил Благотворительный фонд «Почёт».

Реквизиты для перечисления средств: унитарная некоммерческая организация Благотворительный фонд «Почёт», ИНН: 7708123958, КПП: 770801001, р/с: 40703810300030000331 в банк ВТБ (ПАО) г. Москва; к/с: 30101810700000000187; БИК: 044525187. Назначение платежа: на цели Благотворительной программы №8 (оказание помощи пострадавшим от паводка в Дальневосточном регионе).

### В СЕЗОН С РОСТОМ

Программа оздоровительной кампании для детей работников Кузнецкой дистанции пути перевыполнена. Как рассказала председатель ППО дистанции Татьяна Шиндина, этим летом на берегу Белого озера, в загородном лагере «Чайка» Куйбышевской дороги, побывали более 40 ребят. Это больше, чем предполагалось. Ещё два ребёнка отдохнули на Черноморском побережье.

Путёвки на оздоровительный отдых детей предоставлялись по льготной стоимости.

### ВЕРНУЛИ ПРЕМИЮ

Во время проверки Рязанских дорожных путевых ремонтно-механических мастерских были выявлены нарушения порядка применения дисциплинарного взыскания. Итог проверки — устранение нарушения, работнику отменили выговор и вернули премию в размере 33650 рублей.

СИГНАЛ
№29 (881) 24 — 30 августа 2017 года

# Ключевые вопросы полугодия

**ФОРУМ**

**На полигонах железных дорог подведены итоги выполнения Коллективного договора ОАО «РЖД» за первое полугодие.**

Кампания стартовала 10 июля форумом социальной ответственности и партнёрства на Северной дороге, а завершилась 17 августа на Забайкальской. На всех мероприятиях приняты решения признать обязательства Коллективного договора в основном выполненными.

Уже по традиции форумы выступают в качестве площадки для обсуждения актуальных вопросов. И в этом году их было немало, как регионального уровня, так и сетевого. Ведущей темой стали срывы в поставках спецодежды, спецобуви, СИЗ. О причинах сложившейся ситуации на форуме Восточно-Сибирской дороги рассказал директор «Росжелдорснаба» Кирилл Воронин. «В Федеральную антимонопольную службу (ФАС) стали поступать жалобы на то, что не все участники процесса снабжения имеют шанс поставлять что-то в ОАО «РЖД». Желанием расширить круг снабженцев компании ФАС зашла чуть дальше, чем хотелось бы, — отметил он. — Они стали требовать отмены наших обязательных условий по наличию опыта поставки и договоров с непосредственными производителями товара. В итоге порог входа на рынок поставщиков значительно снизился. Стали приходить люди, с трудом понимающие, что такое качественная поставка одежды. С 2016 года мы три раза в Арбитражном суде города Москвы опротестовывали решения ФАС по отмене конкурсов. А любая отмена отбрасывает поставку минимум на три месяца. Благодаря поддержке РОСПРОФЖЕЛ нам удалось настоять на своей позиции — теперь мы не будем существенно снижать требования к поставщикам». По его словам, конкурсные отборы будут проводиться сроком на три года, это позволит грамотно планировать свою деятельность как «Росжелдоснабу», так и предприятиям железнодорожной отрасли.

Еще одна сетевая проблема, не раз звучавшая на форумах, — состояние служебно–технических вагонов для проживания и отдыха работников во время путевых работ, а также доставки их к месту ремонта и обратно. И.о. председателя Дорпрофжел на Красноярской дороге Сергей Штронда отметил, что 124 вагона практически выработали свой срок, и длительное время не подвергались никаким видам ремонта. Подвижной состав не отвечает требованиям санитарных правил и норм охраны труда и угрожает безопасности движения. Средства, которые до этого выделялись, практически не способствовали выправлению сложившейся ситуации по оздоровлению данного подвижного состава.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

***Не остались без внимания и вопросы условий труда и отдыха работников, задействованных в ремонтно-путевых работах***

Возможно, уже в ближайшее время ситуация сдвинется с мёртвой точки. На форуме Забайкальской дороги старший вице-президент — начальник Центральной дирекции инфраструктуры Геннадий Верховых рассказал, что компания планирует ежегодно закупать около 300 новых служебно-технических вагонов для перевозки и проживания работников, задействованных в ремонтно-путевых работах.

Не остались без внимания и вопросы реформирования холдинга, мотивации и заработной платы.

«В ходе структурных преобразований дирекций, ДЗО возникают новые проблемы, которые уже сегодня необходимо решать, — рассказал председатель Дорпрофжел на СвЖД Анатолий Гаращенко, — так, в Свердловской дирекции инфраструктуры при создании Егоршинской и Чусовской дистанций инфраструктуры произошло упразднение ряда дистанций и перераспределение штатной численности в связи с передачей участков обслуживания. Сейчас проводится трудоустройство высвобождаемых работников из одних регионов в другие. В этой связи, для сохранения квалифицированных кадров, необходимо пересмотреть и расширить перечень профессий, которым разрешено предоставлять служебные квартиры. Кроме того, увеличение участков обслуживания в новых дистанциях отразится на затратах по доставке работников к месту работы и на эффективности использования рабочего времени. Имеющегося количества автотранспорта для доставки работников к месту производства работ и обратно уже сегодня недостаточно».

Заместитель председателя первички Мысовской дистанции электроснабжения Восточно-Сибирской дирекции энергообеспечения указал на недопустимость массового сокращения на предприятии. «На этот год запланировано сокращение 21 штатной единицы (9,7% от штата). При расчёте численности дистанции не учитывались внеплановые работы — проведение испытаний для сторонних организаций, снегоборьба, осмотры и обходы устройств при высоких и низких температурах, устранение замечаний комиссионных осмотров, обеспечение электробезопасности работ смежных организаций и другие. В прошлом году на этих работах были заняты 57 человек. После сокращения выполнять их в полном объёме будет некому, так как технологические процессы не пересматривались», — отметил он.

Вызывает беспокойство и передача комплекса работ по обслуживанию средств вычислительной техники и Call-центра службы поддержки пользователей и перевод работников вычислительно-информационного центра во вновь созданную отраслевую сервисную компанию «Инфо-Транс». «В целях сохранения социальной стабильности в коллективах новой компании считаем необходимым заключение договорных отношений на три года, с подписанием трёхстороннего соглашения между ОАО «РЖД», РОСПРОФЖЕЛ и сервисной компанией с сохранением рабочих мест, уровня заработной платы и гарантий коллективного договора. Надеемся, что руководство компании обратит внимание на эти вопросы», — отметил Анатолий Гаращенко.

А председатель Дорпрофжел на Восточно-Сибирской дороге Александр Старцев, акцентируя внимание на проблемных вопросах, отметил, что индексация проведена во всех организациях в пределах дороги, кроме Ангасольского щебёночного завода (ОАО «Первая нерудная компания») и рельсосварочного предприятия №32 — подразделения ООО «РСП-М». К тому же на Ангасольском заводе продолжается стабильное снижение заработной платы и впервые за последние семь лет не подписан коллективный договор. Он предложил участникам форума обратиться в РОСПРОФЖЕЛ и объединение работодателей «Желдортранс», членом которого является ОАО «Первая нерудная компания», с обращением о заключении коллективного договора.

Тема выполнения обязательств Коллективного договора по работе с пенсионерами также вызвала вопросы. И самым проблемным остаётся зубопротезирование. «Первый заместитель департамента социального развития ОАО «РЖД» Евгений Чирков говорит, что решения этой проблемы нет, — рассказал председатель совета ветеранов Восточно-Сибирской дороги Евгений Гребенюк. — Вначале нам предложили установить очередь — установили. Теперь предлагают использовать деньги, которые выделяются на работу председателей советов ветеранов дорог — это тоже не выход». На полигоне Восточно-Сибирской магистрали очередь из 737 человек, которым для компенсации расходов на зубопротезирование нужно более 10 миллионов рублей. А на год для работы советов ветеранов предприятий выделено 4,4 миллиона.

Ни один острый вопрос из тех, что обсудили участники форумов, не останется без внимания профсоюза.

**Материал подготовили Павел Греков, Ирина Токарева, Вера Рубанова Дорпрофжел на Восточно-Сибирской, Свердловской, Красноярской дорогах**

**ФОТОФАКТ**

**Делегация Всеиндийской Федерации профсоюзов железнодорожников (AIRE) побывала с визитом в ЦК РОСПРОФЖЕЛ. Делегацию с российской стороны возглавил первый заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Сергей Чернов. На встрече обсуждался широкий круг вопросов профсоюзной работы, в том числе — социально-экономический блок проблем. Участники поделились опытом эффективности их решений. Также во время беседы речь шла о системе взаимодействия профсоюзов и государственной власти. Индийские гости — вице-президенты AIRE Шаши Кант Пандей и Веню Пурушотхаман Наир, а также региональные секретари Дхруб Нарайан Чобей, Басант Лал и Ангил Кумар Вуае — поделились впечатлениями, которые произвели на них Музей железнодорожной техники на Рижском вокзале и депо Подмосковная.**

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

**ПРОФИЛАКТИКА**

## НЕЛИШНИЕ ЗНАНИЯ

«Правила дорожного движения надо знать!» — под таким девизом в детском оздоровительном лагере «Синезёрки» ребятам напомнили о поведении на дорогах.

Школьники рисовали на асфальте дорожные знаки, а потом выбирали лучший из рисунков. Выступали в песенном конкурсе, тем более петь в команде оказалось не так уж и «страшно». А вот в викторине на знания ПДД ребятам в некоторых вопросах пришлось помочь настоящему инспектору ДПС.

Лето заканчивается, дети разъедутся по домам, а полученные знания лишними не будут.

# Когда радон опасен для здоровья

**ОХРАНА ТРУДА**

**ПАВЕЛ ГРЕКОВ,**
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

**Работники дирекции инфраструктуры, обслуживающие Северомуйский и Байкальский тоннели, лишились дополнительного отпуска. Таковы последствия спецоценки условий труда.**

В конце прошлого года проведена внеплановая специальная оценка условий труда в Северобайкальской дистанции пути по обслуживанию тоннелей Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры. По итогам оценки подкласс условий труда изменился с 3.2 на 3.1 на восьми рабочих местах у 30 работников, обслуживающих Северомуйский и Байкальский тоннели.

Было бы логично, если бы класс снизился из-за улучшения условий труда и устранения вредных факторов, но причиной послужило изменение методики учёта вредности в соответствии с Федеральным законом №426.

ФОТО ИЗ АРХИВА ВОСТОЧНО-СИБИРСКОГО ЦНТИБ

***После СОУТ выяснилось, что условия труда в тоннеле значительно улучшились***

ФОТО ИЗ АРХИВА ВОСТОЧНО-СИБИРСКОГО ЦНТИБ

***В 2015 году при производственном контроле условий труда установлено значительное превышение предельно допустимой концентрации радона в рабочей зоне***

> **ВОЗ утверждает, что радон — вторая по значимости причина рака легких во многих странах после курения**

В ходе СОУТ в тоннелях не идентифицирован фактор «ионизирующее излучение» радона как потенциально вредный или опасный производственный фактор, так как он имеет природное, а не производственное происхождение. При этом в 2015 году при производственном контроле условий труда установлено значительное превышение предельно допустимой концентрации радона в рабочей зоне.

«Закон «О специальной оценке условий труда» — антинародный! — говорит тоннельный рабочий Северобайкальской дистанции пути по обслуживанию тоннелей Евгений Сорокин. — На каком основании из списка вредных факторов убрали излучение радона, угрожающее онкологическими заболеваниями работникам и их потомству? В прошлом году я проходил медицинское обследование в Читинской государственной медицинской академии. Ведущий врач, выслушав меня, непроизвольно выпрямилась, округлив глаза: «Вы 14 лет работаете в ионизирующем излучении?!» И продолжила, узнав, что у меня не самый большой стаж (есть коллеги, которые отработали и 20, и 30 лет): «Да вас же всех там нужно исследовать! Всех нужно серьёзно лечить, вы же все больные».

При словах о радоне — инертном природном газе — у обывателя не возникает ассоциаций, связанных с чем-то опасным для здоровья. Многие даже знают о лечении радоном в санаториях и профилакториях. Но всё зависит от концентрации.

Российские санитарно-эпидемиологические правила и нормативы относят радон и его короткоживущие дочерние продукты распада к канцерогенным физическим факторам. По классификации Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) радон — это канцероген со статистически доказанной способностью вызывать рак лёгких у человека. ВОЗ утверждает, что радон — вторая по значимости причина рака легких во многих странах после курения. При этом точно не известен пороговый уровень концентрации радона, который не несёт риска для здоровья.

Итогом проведения СОУТ стал приказ начальника Северобайкальской дистанции пути по обслуживанию тоннелей, в соответствии с которым было отменено предоставление представителям ряда профессий дополнительного отпуска за работу во вредных условиях труда в количестве 7 дней. Основанием для отмены послужило распоряжение ОАО «РЖД» №198 от 2 февраля 2015 года.

Но, в соответствии с пунктом 5.22 Коллективного договора ОАО «РЖД», компания обязана предоставлять дополнительные дни к отпуску. Профсоюзный комитет запросил разъяснение от службы организации и оплаты труда Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры. Получили ответ, в котором, ссылаясь на информационное письмо ОАО «РЖД» №1933 от 10 февраля 2015 года, чётко сказано, что улучшением условий труда считается уменьшение по результатам СОУТ итогового класса (подкласса) условий на рабочем месте. Следовательно, при уменьшении подкласса с 3.2 до 3.1 отменяется право на дополнительный оплачиваемый отпуск.

Председатель ППО Северобайкальской дистанции пути по обслуживанию тоннелей Светлана Шалагинова и профсоюзный комитет дистанции считают сложившуюся ситуацию «первой ласточкой» на пути к отмене доплат работникам за вредные условия труда. Их мнение поддерживает весь коллектив дистанции, ведь после выхода закона о спецоценке заложниками ситуации, в первую очередь, оказались люди.

«Нами направлены письма и предложения в техническую инспекцию труда РОСПРОФЖЕЛ для включения изменений в приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации №33н об утверждении методики проведения СОУТ, — говорит председатель Дорпрофжел на ВСЖД Александр Старцев. — К сожалению, уровень Дорпрофжел не позволяет вносить изменения в законодательную базу Российской Федерации. Но мы продолжаем работу по проблеме радона совместно с РОСПРОФЖЕЛ, ФНПР и Министерством труда РФ».

# Мотивация для молодых

**ОКОНЧАНИЕ.
НАЧАЛО НА 1-Й СТРАНИЦЕ**

Предыдущее положение предусматривало, что молодой специалист, с которым заключено дополнительное соглашение, должен вернуть деньги, выплаченные ему ранее, при досрочном увольнении по собственному желанию, а также, если после окончания военной службы в течение трёх месяцев он не вернулся в подразделение ОАО «РЖД», из которого был уволен, уходя в армию.

«Всё же, — уточняет Александр Лощагин, — профсоюз добился, чтобы финансовая ответственность работников в случаях увольнения по объективным и форс-мажорным причинам стала мягче. Благодаря этому молодой специалист не должен возвращать деньги, если его супруга (супругу) перевели на работу в другую местность (в том числе за границу), если он тяжело заболел, вышел на пенсию по инвалидности 1 и 2 группы, появилась необходимость ухода за больными членами семьи, ребёнком-инвалидом». Если молодой специалист решил продолжить образование и поступил в учебное заведение на очную форму обучения, он также не возвращает ранее выплаченные средства.

Как и ранее, использовать молодого специалиста на рабочей должности можно лишь при производственной необходимости. По настоянию профсоюза этот период снижен до 6 месяцев и только в исключительных случаях продлевается до года, не больше.

**НОВЫЕ ПРАВИЛА**

Изменился и порядок предоставления корпоративной поддержки при приобретении жилья в собственность, отмечает Александр Лощагин. Молодой специалист, получивший корпоративную поддержку на приобретение (строительство) жилья в собственность, имеет право на безвозмездную субсидию согласно «Положению о предоставлении за счёт средств ОАО «РЖД» безвозмездной субсидии отдельным категориям работников компании, приобретающим (строящим) жилые помещения в собственность». За каждого родившегося в период выплаты ипотеки ребёнка молодому специалисту будет выделяться сумма в размере, который ежегодно устанавливает Центральная жилищная комиссия ОАО «РЖД». Сейчас это 200 тысяч рублей.

Ранее право на безвозмездную субсидию было прописано в «Положении о молодом специалисте». И до недавнего времени при рождении первого ребёнка молодому специалисту компенсировалась стоимость 10 квадратных метров общей площади, при рождении второго — в размере стоимости 14 квадратных метров, при рождении третьего и последующих детей — в размере стоимости 18 квадратных метров.

**ПРЯМАЯ РЕЧЬ**

**Яков Губерман, председатель Совета молодёжи ВСЖД:**
**—Новое положение о молодом специалисте стало строже. Подробнее обозначен статус молодого специалиста. Упразднены важные пункты по срокам аттестации молодых работников и вопросу жилья. Для военнослужащих появился пункт об альтернативной службе и увеличен срок трудоустройства после окончания срока срочной службы — 3 месяца, что, безусловно, большой плюс. Также добавлен пункт об обучении для развития корпоративных компетенций. Поэтому рекомендую каждому ознакомиться с новым Положением: это важно! И необходимо для понимания своих возможностей и прав. Думаю, что каждый молодой специалист откроет для себя что-то новое.**

СИГНАЛ
№29 (881) 24 — 30 августа 2017 года

# В поиске

**В Москве с 29 августа по 1 сентября пройдет IV слёт машинистов. Его участники намотали не одну тысячу километров за контроллером локомотива и знают всё о работе локомотивного комплекса.**

ФОТО ПАВЛА ГРЕКОВА

*Участники IV слёта обсудят вопросы эксплуатации и мотивации*

**Александр Гладких,**
машинист депо Хилок:

— В последнее время руководством компании совместно с профсоюзом много сделано для организации работы локомотивных бригад. К примеру, с июня увеличены расходы на питание при нахождении локомотивной бригады на втором отдыхе. Во всех домах отдыха на нашем участке обслуживания организовано горячее питание, сняты вопросы организации питьевого режима в период повышения температуры воздуха.

В то же время остаётся проблемным вопрос соблюдения режима труда и отдыха бригад.

С вводом в 2007 году положения о корпоративной оплате труда был убран учёт часов «переотдых к оплате», в результате отдых бригад в пунктах оборота стал составлять 150, а порой и 200% рабочего времени.

Всё это сказывается на показателях работы предприятия.

Так, к примеру, по результатам работы за шесть месяцев этого года количество часов переотдыха в нашем депо увеличилось на 19,6% к уровню прошлого года, непроизводительные потери выросли на 13,7%.

На расширенных планёрных совещаниях мы неоднократно просили руководство дирекций тяги и движения усилить спрос с работников диспетчерского аппарата ДЦУП за нерациональное использование рабочего времени бригад, повысить мотивацию их работы через систему премирования и не допускать нахождения машинистов и помощников в пунктах оборота более 100% рабочего времени.

Надеюсь, что на слёте машинистов будут приняты решения, которые приведут к снижению потерь, повышению эффективности работы бригад.

**Иван Ашайкин,**
машинист тепловоза депо Челябинск:

— Я машинист тепловоза маневрового движения со стажем работы в должности более 30 лет. Работаю в «одно лицо» на станции Челябинск-Главный, одной из наиболее напряжённых узловых станций сети.

Второй раз участвую в слёте машинистов и надеюсь, что руководство нас услышит и решит волнующий вопрос по условиям труда и отдыха в части междусменного отдыха.

Что изменилось, почему локомотивные бригады перестали отдыхать перед сменами, как положено? Взять, например, плановую медицинскую комиссию. Чтобы её пройти за два дня, которые оплачиваются, машинисты начинают за месяц, а некоторые и за два проходить так называемую «предварительную комиссию» (подготовку). Потому что если не пройти всё в срок, то могут отстранить от работы. Вот и приходится вместо отдыха ходить «на нервах» по разным дополнительным врачам, обследованиям, ещё и деньги платить, чтобы не ждать талонов неделями. А вечером на работу.

То же самое с инструктажами по безопасности движения командным составом, которые проводятся не перед поездкой, а в выходной день. Чтобы попасть на утверждение контрольно-инструкторской проверки, беседу с руководителем депо, который то на селекторе, то на разборе, бригады в свой выходной часами просиживают в депо.

А ещё есть комиссионный осмотр, оперативные совещания, уборка территории, система дистанционного обучения, автоматизированная система проверки знаний и так далее. Когда же локомотивным бригадам отдыхать и готовиться к поездке?

**Игорь Неелов,**
председатель ППО депо Кемь:

— Для заинтересованности локомотивных бригад, работающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, в качественном выполнении трудовых показателей необходимо пересмотреть в сторону увеличения размер премирования.

Сегодня средний размер премии по положениям в эксплуатационных локомотивных депо Кемь, Мурманск и Кандалакша составляет всего несколько процентов ежемесячно. Повышение процента премии будет мотивировать работника на добросовестное выполнение своих обязанностей.

**Анастасия Дельпер,**
начальник сектора организации и оплаты труда, председатель ППО Красноярской дирекции тяги:

— Для участия в слёте я была выбрана делегатом, так как являюсь председателем ППО Красноярской дирекции тяги. Хотелось бы узнать о результатах работы по итогам решения третьего слёта машинистов. А как профсоюзного лидера меня интересуют решения проблем, связанных с улучшением условий труда, введением в работу новых локомотивов, что позволило бы значительно повысить уровень безопасности движения поездов на полигоне Красноярской дороги.

Сегодня остаются проблемными вопросы качества ремонтов локомотивов, а также обеспечение бригад форменной одеждой.

Несмотря на справедливую систему оплаты труда с применением различных методов дополнительной мотивации, направленных на улучшение показателей работы, отсутствует нормативная документация, регламентирующая оплату за прохождение инструктажей после длительных отсутствий.

Хочется верить, что на слёте, в котором примут участие руководители компании «РЖД», мы не только обменяемся опытом, но и разработаем действенные решения по организации и дальнейшему совершенствованию эксплуатационной работы в локомотивном комплексе.

**Дмитрий Рыков,**
машинист депо Иркутск-Сортировочный:

— В слёте машинистов участвую не первый раз. После предыдущего мероприятия решение многих вопросов сдвинулось с мёртвой точки. Улучшились графики движения, постепенно стал обновляться парк локомотивов. Надеюсь, что грядущий слёт даст свои результаты. А проблемы действительно есть.

Необходимо упрощать процесс прохождения медкомиссии для работы в «одно лицо». Сейчас это занимает слишком много времени и нервов. Кроме этого большой вопрос — ситуация с работой систем жизнеобеспечения в кабинах машинистов. На многих локомотивах (особенно на старых моделях) не установлены кондиционеры. Там же, где они есть, нередко просто не работают. С одной стороны, я понимаю, что в сервисных локомотивных депо не хватает запчастей, а с другой стороны, почему из-за этого должны страдать машинисты?

К тому же многие локомотивы уже устарели даже в плане управления составом. Это, например, ВЛ80с. В кабине шум, часто случаются отказы оборудования.

Отдельная тема — работа зимой. Например, в электровозах серии ЭП в окнах и дверях зазоры. Из-за этого в кабинах холодно и слышен громкий свист при движении. Я считаю, этот вопрос нужно задать непосредственно разработчикам.

# разумных решений

**Слёт станет площадкой диалога машинистов, помощников с руководителями РЖД, профсоюза. О том, с какими вопросами и предложениями локомотивщики поедут на слёт, они рассказали «Сигналу».**

**Сергей Кузнецов,**
председатель ППО депо Саратов-Пассажирское:

— Ожидания от слёта позитивные, потому что встреча руководства Дирекции тяги и машинистов для обсуждения насущных вопросов должна принести результат.

Многие вопросы решаются на уровне руководства депо, но некоторые нужно обсуждать на более высоком уровне.

Например, многие годы работники локомотивных бригад обделены поощрением к 55-летию (поощрение работников ОАО «РЖД» может осуществляться в связи с юбилейными датами: 50 и 60 лет — для мужчин — Ред.).

Так как в основном работники локомотивных бригад уходят на пенсию в 55 лет с учётом льготных условий, необходимо внести в документ «О поощрениях работников «РЖД» ещё одну юбилейную дату для мужчин — 55 лет.

Также требует решения вопрос явки машинистов и помощников. Сегодня применяется вызывная система, которая негативно сказывается на психологическом состоянии человека, так как сотрудник постоянно находится в ожидании вызова на работу. Предлагаем для локомотивных бригад грузового движения применять систему самоявок, установив не менее 50% жёстких графиковых ниток. Это позволит бригадам полноценно отдыхать, так как время явки будет известно заранее.

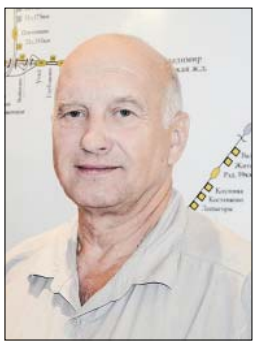
Слёт проходит в конце августа, мы обсуждаем с коллегами вопросы, которые будем задавать. Надеюсь вернуться домой с хорошими новостями для локомотивных бригад.

**Александр Тихонов,**
председатель ППО депо Санкт-Петербург-Варшавский:

— На Октябрьской дороге сформирован перечень предложений для рассмотрения на слёте. Необходимо, чтобы их услышали. Вот некоторые из них. О предстоящей работе с предоставлением второго отдыха локомотивная бригада должна быть уведомлена при постановке в наряд, вызове на работу, а при организации работы по именным графикам сменности второй отдых должен быть предусмотрен графиком.

Ещё один вопрос касается некорректного исполнения работодателем регламентирующих работу локомотивного комплекса документов. Например, на практике некоторые пункты документа «Положение о машинисте-инструкторе локомотивных бригад ОАО «РЖД» №2565р от 30.10.2014 года» трактуются не в пользу работника, из-за чего нарушается технология работы машиниста-инструктора.

Для решения проблемы следует исключить расширение и дополнение круга обязанностей машинистов-инструкторов локомотивных бригад, а также установление им повышенных нормативов выполнения объёма работы. Привлекать машинистов-инструкторов к дежурствам следует только в исключительных случаях, предусмотренных пунктом 2.6. положения. А выполнение инструкторами поездок за машинистов в выходные дни возможно только с их письменного согласия и с оплатой согласно Трудовому кодексу.



**Евгений Красовский,**
технический инспектор труда Московско-Курского региона Московской дороги:

— Профсоюз уделяет большое внимание условиям труда локомотивных бригад. В технические условия на новые локомотивы закладываются устройства жизнеобеспечения: кондиционеры, вентиляторы, туалеты, умывальники, микроволновые печи, холодильники. На новых типах машин всё это есть, но работоспособность устройств во время эксплуатации надо поддерживать. Качественное обслуживание локомотивов ЭП20, вышедших с Новочеркасского электровозостроительного завода, обеспечивает сервисный центр изготовителя, расположенный в здании депо Москва-Сортировочная. Вместе с тем, к нам обращаются работники локомотивных бригад с жалобами на отсутствие регулярной заправки водой ёмкости для санитарно-бытовых нужд объёмом 80 литров, которая установлена на электровозе. Этого объёма воды бригаде на всю поездку не хватает. Поэтому требуется периодическая дозаправка на конечных станциях, в пунктах оборота.

Однако данный вопрос не решён. И поэтому бригады вынуждены брать с собой в поездки ёмкости с водой для бытовых нужд.

Необходимо технологическое решение вопроса по созданию условий дозаправки электровоза ЭП -20 в пунктах оборота, на технологических остановках. Это позволит качественно повысить уровень санитарно-бытовых условий работы бригад.

> «И если в пути всплывут неисправности, то вина вновь будет на плечах локомотивной бригады с формулировкой «некачественная приемка локомотива». Замкнутый круг.

**Андрей Сотников,**
машинист депо Елец-Северный:

— На слёте хотелось бы прояснить ситуацию, связанную с приказом об организации труда и отдыха локомотивных бригад. Следуя этому документу, допустимое время нахождения бригад на работе с момента явки до отправления в рейс составляет не более двух часов. По истечении этого времени отправление бригады в поездку запрещается. Но на практике отведённых двух часов не хватает, так как локомотив, который нужно принять, далеко не всегда соответствует требованиям. Мы выявляем неисправности, настаиваем на их устранении. На это нужно время. Да и выезд с ПТО и движение по станционным путям к составу занимают немало времени.

Превысив отведённые часы, мы можем отправляться в путь лишь после получения соответствующего приказа. Однако так как время вышло, нас снимают с поездки и отправляют домой. Поэтому возникает вопрос, почему работников ПТО локомотивов или вагонников не наказывают за допущенные промахи и не отправляют домой без зарплаты, а бригады, вынужденные перепроверять готовность локомотива, отправляют «отдыхать», оставляя их без денег?

Такое отношение приводит к тому, что машинисты перестают требовать устранения неисправности локомотива. Ведь надо кормить семью. Проще принять машину, глядя только на документы, ведь принципиальность и тщательный осмотр оставляют без денег. И что интересно, если в пути всплывут неисправности, то вина вновь будет на плечах локомотивной бригады с формулировкой «некачественная приемка локомотива». Замкнутый круг.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

*Профсоюз не оставляет без внимания условия труда машинистов и прислушивается к их пожеланиям*

СИГНАЛ
№29 (881) 24 — 30 августа 2017 года

# Движущая сила по имени Лилия

ЛИДЕР

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

**То, что железнодорожная отрасль богата династиями, не секрет. А вот потомственный работник профсоюза — большая редкость. И уж если такой человек унаследовал «семейное дело», занимается он им всерьёз и от души. Среди таких вдумчивых, компетентных и одновременно обаятельных профсоюзных работников заместитель председателя Дорпрофжел на Горьковской дороге — руководитель структурного подразделения Ижевского региона Лилия Ахметзакирова.**

> «Лилия считает, что на месте председателя ППО должен быть человек, который может показать работу профсоюза, увлечь людей

Жизнь Лилии в профсоюзе началась задолго до вступления в РОСПРОФЖЕЛ. А именно — в детстве. А как может быть иначе, если папа — председатель ППО вагонного депо Агрыз, а мама — председатель ППО городской Финансово-бюджетной палаты районной администрации?

«И я варилась всё время в этом, — вспоминает Ахметзакирова. — Например, приходит папа домой и говорит, что скоро первое мая. Это сигнал нам с мамой шить флаги для демонстрации. Коллектив депо был большой, а папа экономил профсоюзные деньги и говорил: «Зачем я их тратить буду, нанимая какую-то швею, если у меня дома две женщины». Мы всегда были на подхвате, занимались организацией разных праздников. Поэтому жизнь профсоюза изнутри мне более чем знакома».

В 2001 году, после окончания вуза, Лилия пришла работать на станцию Агрыз. Членом профсоюза она была активным, и когда председатель ППО говорила молодёжи: «Сделайте!», они тащили на себе все мероприятия. В 2009-м она стала начальником Учебного центра Ижевского отделения ГЖД. Принимая новых работников, Лилия, будучи ещё и профгрупоргом, говорила: «Если будешь членом профсоюза — милости просим, будем работать». В 2015 году она стала членом комитета Дорпрофжел.

«Мы были удалены от Нижнего Новгорода, но не стояли в стороне от общественной жизни дороги, всегда участвовали во всех мероприятиях, — говорит Ахметзакирова. — Всегда считала, что профсоюз — это сила, которая может действовать и объединять, не для противостояния, а ради единения. И молодых, и старых. Людям должно быть интересно жить, они должны идти по жизни широко и так же широко мыслить».

Учебный центр — её детище, «собранное» с нуля. Ей приходилось и щебёнку вывозить, и шпалы-рельсы укладывать, и монтёров пути просить: «Иван Иваныч, ну подскажи, как лучше сделать». Или нажимать на руководителя: «Докладную напишу, нормативы не выполните». Подходы были разные. И ведь не зря: центр первым на дороге получил образовательную лицензию, причём по 19-ти обучающим программам.

Когда Ахметзакирову избрали председателем СП Ижевского региона, вокруг неё люди буквально воспряли духом. Было удивительно наблюдать такой поворот в настроении коллег всего лишь через два-три месяца её работы. К ней не относились как к чужаку, знали по работе в Учебном центре, помнили, что её слово дорого стоит, и связывали с ней свои надежды на лучшее.

«Папа меня учил: дал слово — держи. Я и сама всегда говорю, что моё слово дорого стоит, и уж если я сказала «да», то расшибусь, но его сдержу». И себе она дала слово через профсоюз объединить железнодорожников региона. «Моя обязанность сделать так, чтобы всем было интересно, чтобы людям хотелось жить и дышать полной грудью», — уверена Ахметзакирова.

Но в первые дни она видела вокруг довольно скучные лица, создалось впечатление, что люди привыкли работать по вертикали и действуют только по принципу: «сказали — сделал». Не было широты. Захотелось это изменить. Первое, что она сделала, — создала Совет молодёжи. Для того, чтобы они были в авангарде и тянули за собой все остальные возраста.

Тогда в Ижевске молодёжь стояла в стороне. Студенты железнодорожного техникума ни в чём не участвовали и даже не состояли в профсоюзе. А ведь там учится почти 700 будущих железнодорожников! Студентов использовали как массовку — на демонстрацию сходить. Сейчас выявлены сто активных молодых людей, с ними ведётся работа.

«Хочу, чтобы они раскрылись как личности, и надеюсь, что всё получится, — говорит Лилия Ахметзакирова. — А вообще стремлюсь к тому, чтобы все работали в тандеме, я же не могу себе позволить забыть пенсионеров. Работа молодёжи ради молодёжи — это неправильно. Нельзя отделить энергию молодости от профессионализма зрелости». В первые же дни Ахметзакирова побывала и в Совете ветеранов. Тут расшевелила, там разъяснила, и потихонечку дело пошло.

А ещё она собрала новый профактив региона. Ахметзакирова считает, что на месте председателя ППО должен быть человек, который может показать работу профсоюза, увлечь людей. Один из таких — председатель ППО локомотивного депо Агрыз Олег Шумков. Когда его избрали на эту должность, членами профсоюза были 1292 человек. А за неделю его ППО пополнилось на 15 человек. Коллеги в него верят, а потому — идут и идут.

«Вот таких людей мы и предлагаем в председатели, — говорит Лилия Ахметзакирова. — Для того, чтобы жизнь била ключом, чтобы всё работало, двигалось».

ФОТО АВТОРА

*Лилия Ахметзакирова всегда на связи*

# Вместе легче

ЛАУРЕАТ

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на Куйбышевской дороге
САМАРА

**Он заглянул к нам, как обычно, приветливый, с лёгким ироничным прищуром. Было видно, что торопится. «Ветерана в больнице проведать нужно». Пояснил буднично. Узнали потом, что патронажную эту миссию он брал на себя не впервой. Делал это и раньше.**

Вот и в этот раз Игорь Рытиков не просто навестил занемогшего человека. Помог побриться, подстриг, а ещё сумел подыскать те самые слова, которые укрепляют силы и желание бороться с болезнью.

Связывать судьбу с транспортом Рытиков поначалу не планировал. Поступил в куйбышевский политех, интересовался историей и даже брал призовые места на межрегиональных олимпиадах. Увлекался философией. Говорит, что история приучила размышлять, а философия помогала перешагнуть за рамки обыденного.

Потом была работа на АВТОВАЗе, на других производствах. Искал, одним словом, пока гены не возобладали — отец в своё время трудился мастером в депо, затем преподавал в железнодорожном училище.

Игорь пришёл на железную дорогу в 1990-м. В Куйбышевской дистанции СЦБ принял должность электромеханика. Вступил в профсоюз. С тех пор много чего произошло, в том числе и реформ, но ни с предприятием, ни с профсоюзом Игорь не расстаётся.

Однажды коллеги делегировали его в профком, а вскоре избрали председателем профсоюзной организации вновь образованного предприятия — Самарского регионального центра связи. В 2015 году люди доверили ему эти полномочия в третий раз подряд. Были уверены, что не подведёт, не забронзовеет.

«Игорь Викторович — человек живой, отзывчивый, лёгкий на подъем. Он всегда готов помочь, погрузиться в проблемы, не считаясь с личным временем», — делится председатель профсоюзной организации Самарской дирекции связи Татьяна Плохотникова.

ФОТО АВТОРА

*Игорь Рытиков (второй справа) уверен, что вместе решать проблемы легче*

Профком у Рытикова такой же деятельный, как и председатель. Не случайно в 2010 году первичку Самарского РЦС признали одной из лучших на смотре–конкурсе Дорпрофжел. Показательная деталь: трудовой коллектив состоит в профсоюзных рядах стопроцентно.

Видя отдачу от работы профактива, люди готовы поддержать многие общественные начинания. Например, именно так, коллективными усилиями, на территории центра появилась неплохая спортплощадка. Кстати, спорту, как и работе с молодёжью, профком уделяет особое внимание. Расширяет ассортимент спортивного инвентаря, обеспечивает тренировки. Народ втягивается, завоёвывает победы на различных состязаниях.

«Я всегда был коллективистом. В конце концов, вместе легче. А общественной работой занимаюсь с пионерских времён. Это моя отдушина», — подытоживает Игорь и смущённо принимает поздравления. В нынешнем году он заслуженно попал в команду лауреатов премии РОСПРОФЖЕЛ.

# Взрослые «игрушки»

**УВЛЕЧЕНИЕ**

**ВАЛЕРИЙ БРОК,**
корр. «Сигнала»

**...«9 августа 1917 года, станция Удельная... 71-й пригородный приближался... Скрипят тормоза, поезд плавно останавливается. Из темноты быстро вышел коренастый, среднего роста человек, ухватился за поручни и легко поднялся в будку паровоза»... Этот «исторический детектив» — цитата из журнала «Моделист-конструктор» 40-летней давности, значительная часть которого была посвящена модели паровоза Н2-293, на котором Владимир Ленин курсировал из России в Финляндию и обратно.**

ФОТО ИЗ АРХИВА АВТОРА

*Ноябрь 1969 года. Евгений Шкляренко (слева) и Николай Касаточкин с первой моделью паровоза №293*

Но сама модель была создана раньше — к 100-летию вождя мировой революции...

...В конце 1969 года на фабрику наглядных пособий при Всесоюзном обществе «Знание» пришёл заказ на создание нескольких макетов и моделей ленинской тематики, в том числе 293-го паровоза в масштабе 1:30. Работы были поручены бригадиру макетчиков Николаю Касаточкину и будущему гуру железнодорожного моделизма Евгению Шкляренко.

Перво-наперво нужны были чертежи, которых не было физически, даже в архивах. Касаточкин и Шкляренко отправились в командировку в Ленинград, где им вручили ключи от павильона на Финляндском вокзале, в котором искомый паровоз отдыхал на вечной стоянке. Паровоз обмерили до мельчайших деталей — чертежи позже опубликовали в «Моделисте-конструкторе». А к весне 1970-го были готовы три модели «ленинского» паровоза — для Центрального музея Революции СССР в Москве, его филиала в Баку и мемориального комплекса в Ульяновске. Где они сейчас — неизвестно.

А авторитет Евгения Шкляренко пошёл в гору — он стал лауреатом множества премий, международных выставок железнодорожного моделизма и одним из основателей клуба моделистов в ЦДКЖ, позднее выросшего во Всесоюзное (ныне Всероссийское) общество любителей железных дорог. Евгений Леонидович вспоминал: «Клуб моделистов мой папа — начальник службы пути Московской дороги — помог организовать. Он сказал, что нам как любителям моделей и истории надо быть «под железной дорогой». Привёл в Дорпрофсож, к Медведеву Михал Михалычу. Мы всё рассказали, показали фотографии. Он позвонил директору ЦДКЖ, попросил нас не обижать, и вскоре нам выделили комнату для встреч»...

Шкляренко проработал на фабрике наглядных пособий до 1978 года, а потом его пригласили в Макетные мастерские Союза художников СССР. Работал он и в Центральном доме детей железнодорожников, заведующим отделом техники. И творчество Шкляренко не закончилось — как и не уменьшилось число людей, которым он привил любовь к железной дороге.

# Индексация для пенсионеров

**КОНСУЛЬТАЦИЯ**

**Специалисты негосударственного пенсионного фонда «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» отвечают на вопросы читателей «Сигнала».**

*Индексирует ли фонд выплаты пенсионерам?*
*Денис Терехов*

Индексация негосударственных пенсий проводится по решению Совета фонда, когда есть финансовая возможность.

В 2017 году фонд в третий раз подряд повышает пенсии. В прошлые годы — 2015 и 2016 — индексация коснулась 38 тысяч клиентов: в возрасте от 80 лет, инвалидов, ветеранов ВОВ и других категорий получателей.

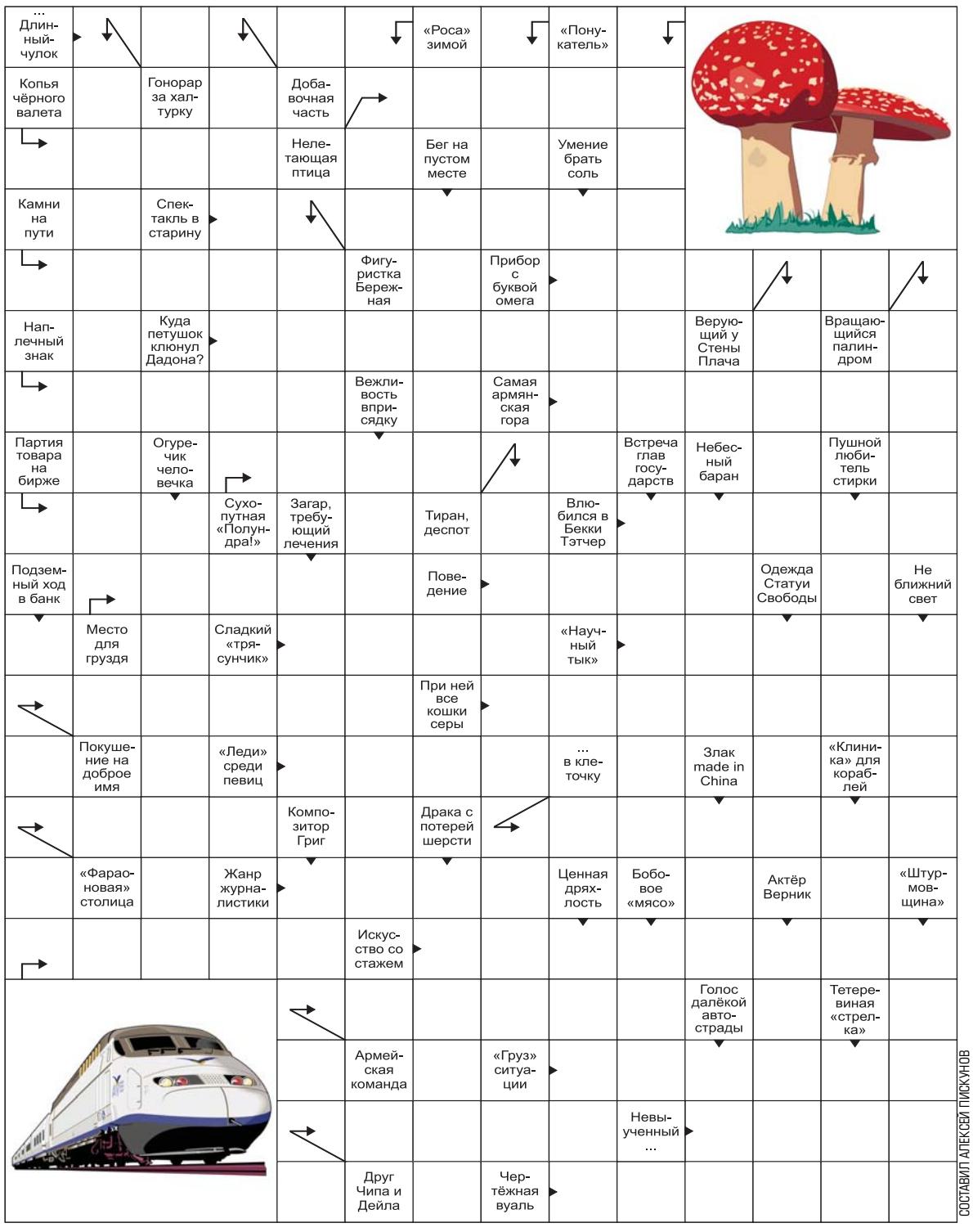
В текущем году выплаты будут повышены ещё 60 тысячам наших клиентов. Для тех, чей возраст на 31 декабря 2016-го составил 70 и более лет, негосударственная пенсия будет увеличена на 15%.

Для клиентов, которым на 31 декабря 2016 установлена первая группа инвалидности, индексация выплат составит 70%.

На 50% увеличатся выплаты пенсионерам, которые на 31 декабря 2016 года имели трёх и более несовершеннолетних детей, либо ребёнка-инвалида, либо инвалида с детства, или являются по отношению к несовершеннолетнему ребёнку единственным родителем (опекуном). При этом выплаты не будут повышены тем, кому были проиндексированы в 2015 и в 2016 годах.

Надо отметить, что при назначении негосударственной пенсии в её размер закладывается будущий ежегодный доход в размере 4%, который фонд будет начислять на остаток средств на счёте клиента, получающего пенсию.

**Если у вас остались вопросы, звоните в справочную службу НПФ по телефону 8-800-775-15-20 (бесплатно) или присылайте их в редакцию «Сигнала».**




СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

## ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В №28

**По горизонтали:** Субтропики. Перо. Обама. Неряха. Дартс. Ракурс. Каре. Ушко. Геном. Скоп. Сопло. Арбуз. Омар. Каскад. Аспид. Туес. Бор. Чело. Сборище. Веди. Вес. Крем. Яга. Опт. Ось. Удар. Шмидт. Март. Новизна. Скрип. Дояр. Калитка..

**По вертикали:** Кузен. Отбор. Солоха. Лиса. Ива. Ремесло. Баку. Марк. Факел. Откос. Ярмо. Самокат. Ушиб. Союз. Комиссия. Парабола. Уши. Скачок. Усилие. Дурень. Сор. Привод. Днестр. Щепа. Ремикс. Модник. Горняк. Стопа. Миди. Азот. Тара.

СИГНАЛ
№29 (881) 24 — 30 августа 2017 года

# Финал всё ближе

**Дорожные этапы Международных игр «Спорт поколений — 2017», проводимых РОСПРОФЖЕЛ, пройдены! Последними соревновались 10 команд Горьковской железной дороги. Всего в этом традиционном спортивном мероприятии приняли участие порядка 150 тысяч участников и зрителей. Самыми массовыми стали турниры, прошедшие на Московской (240 участников, 5 тысяч болельщиков) и на Юго-Восточной (152 участника, 4 тысячи болельщиков) железных дорогах.**

**В сентябре эта серьёзная армия спортсменов (ориентировочно 325 участников из 25 команд) соберётся для участия в финальных играх в Екатеринбурге. Поддерживать их будут порядка 3 тысяч болельщиков. Предполагается проведение профсоюзной викторины среди участников, а также насыщенная культурная программа с посещением Ельцин-центра и музея военной техники в Верхней Пышме.**

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:* В.БРОК
*Ведущий дизайнер:* С.ЗАХАРОВА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
*Наш адрес:* 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24.

*Телефон:* 8(499)262-17-66.
*Факс:* 8(499)262-08-13.
*Интернет:* http://rosprofzhel.rzd.ru
*E-mail:* pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru brokvv@rpzt.ru;
*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 «ПК «Экстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-5», а/м «Балтия», 23 км.

*Газета печатается* в Волгограде, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
*Индекс в каталоге Роспечати* 29866
*Общий тираж* 125717 экз.
*Номер подписан:* 22.08.2017 г. Заказ №