



СТР. 2

ОТ ЗАРПЛАТЫ  
ДО ЗАРПЛАТЫ



СТР. 4

БУКВА ЗАКОНА



СТР. 6

ПРОФСОЮЗ —  
ЭТО ПЛЮС



## Индексация зарплаты

КОШЕЛЁК

ЛЮДМИЛА ЗЕЛИНСКАЯ,  
департамент социального партнёрства,  
труда и заработной платы  
ЦК профсоюза

С 1 марта 2015 года в соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» на 2014-2016 годы проиндексирована заработная плата железнодорожников.

20 февраля 2015 года президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин подписал распоряжения №№453р и 454р, принятые с учётом мотивированного мнения профсоюзного комитета первичной профсоюзной организации ОАО «РЖД», в соответствии с которыми заработная плата работников ОАО «РЖД», работников негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД», осуществляющих лечебно-профилактическую деятельность, и негосударственных (частных) образовательных учреждений ОАО «РЖД» проиндексирована с 1 марта 2015 года на 3,7 процента.

В ОАО «РЖД» с 1 марта установлен минимальный размер оплаты труда 7759 рублей, часовая тарифная ставка рабочего 1-го разряда оплаты труда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда, составит 42,51 рубля.

В негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД», осуществляющих лечебно-профилактическую деятельность, и негосударственных (частных) образовательных учреждениях ОАО «РЖД» месячная тарифная ставка рабочего 1-го разряда оплаты труда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда, установлена в размере 5324 рубля.

### Только цифры

**В 2014 году на выполнение обязательств Коллективного договора ОАО «РЖД» на Свердловской магистрали направлено более 8,6 миллиарда рублей**

# Рация — на бронепоезде

ОХРАНА ТРУДА

ВЛАДИМИР МАРЮХА

Служившие легко вспомнят старый армейский анекдот о том, из-за чего бывает горе от ума. Тот самый, где старшина объясняет новобранцам устройство вверяемой техники, а шибко грамотные уточняют: рация-то на полупроводниках или на транзисторах?

Куда отправился умник после своего вопроса, анекдот умалчивает. Зато даёт точное местонахождение рации. Она — на бронепоезде. Положено так, и всё тут. Но то в изустном народном творчестве. В жизни далеко не всё так.

Наличие рации на локомотиве — не анекдот, а безусловное требование ПТЭ. Есть такой документ, конституция железнодорожной жизни, её основной закон. А раз закон, то его исполнение обязательно для всех. Нарушение же этого закона должно преследоваться, но уже по другим законам. Вплоть до изложенных в уголовном кодексе, чтить который призывал даже Остап Бендер. А он человек тоже не чуждый железнодорожной культуры, ЦДКЖ, если верить роману, построен за счёт тех самых бриллиантов, которые не дали в руки комбинатору. А нынче рации в руки не даются. По причине отсутствия. Раций — не рук. А при наличии раций выясняется отсутствие аккумуляторов к ним. Что делает их нуском презренного пластика. Но никак не рабочим инструментом локомотивной бригады. Обязательным инструментом, подчеркну. Без которого смерть буквально идёт по стопам нарушающих ПТЭ. И порой наступает, как это случилось недавно на Восточно-Сибирской дороге. Что было обыденностью на железных дорогах XIX века, когда счёт погибших шёл на сотни, в XXI — варварство и дикость.

Можно ли было избежать гибели молодого ещё человека, главы осиротевшего теперь семейства? При наличии рации — запросто. Кто ответит за его смерть? Коллега-машинист, приступивший к работе без той самой рации, что могла уберечь. Ну, ещё тот, кто отправил работать, вынуждая нарушать закон. А тот, кто рации не поставил? Кто не профинансировал вовремя закупки? Их к ответу никто и никогда не призывал. Хотя их вина куда больше — они создали все предпосылки к преступлению и гибели

**«Нужно взять за правило: не приступать к работе, если не обеспечены в полном объёме безопасные условия труда»**



Отсутствие рации порой может стоить жизни

работника. Жизнь которого — бесценна. А будет оценена всего лишь в расходы на похороны. И что остаётся?

Остаётся одно: в Год бережливого производства сберечь средства компании, выделяемые на погребение погибших из-за нарушений ПТЭ, инструкций и прочих документов, регламентирующих условия, при которых к работе нельзя приступать. И не приступать к работе, если жизни и здоро-

вью угрожает опасность: нет рации, сигналиста, ограждения места проведения работ и так далее. И только когда те, кто не обеспечил должные условия труда, — профсоюз не требует чего-то немислимого или выходящего за рамки закона — ответят своим карманом, можно будет ждать перемен к лучшему. И рация наконец-то будет на локомотиве. Или там, где положено. И не только рация.

# Постоянные и переменные

## ДЕНЬГИ

**ДМИТРИЙ КИРИЛЛОВ,**  
председатель ППО  
Рижско-Савёловского направления  
хозяйства пути Московской дороги

**Трёхуровневая система премирования — хороший инструмент для повышения качества работы. Но она несовершенно.**

Ведь на показатели второго уровня (выполнение эксплуатационных расходов и задания по балловой оценке по главному пути) может влиять только орган управления. А планы на эти показатели часто задаются необоснованно. Они завышаются так, что выполнить поставленную задачу практически невозможно. К примеру, ПЧ-12 за 2014 год задание по балловой оценке смогла выполнить только четыре раза. По третьему уровню премирования (индивидуальные показатели работника, бригады) планы по балловой оценке состояния пути также задаются необоснованно высокие. У монтеров пути нет возможности их выполнить.

С первого декабря 2014 года введено в действие Поло-  
жение о дополнительном пре-

мировании. Согласно ему, если нет отказов или их число существенно сократилось, начисляется премия в размере 120 процентов работникам участков движения поездов «Аэро-экспресс» и 50 процентов — работникам участков со средней интенсивностью движения. Тем, кто трудится на участках с малой интенсивностью, эта премия не начисляется. В то же время за рост отказов технических средств основная расчётная премия снижается на 50 процентов на всех участках, вне зависимости от интенсивности движения поездов.

По данному положению премия у монтеров пути может составлять 350 процентов. Но

### Только цифры

**Средний заработок монтеров пути в дистанции за 2014 год составил 40974 рублей, упав по сравнению с прошлым периодом на 3,1, а с учётом инфляции — на 10,9 процента.**

**«Необходимо добиться повышения постоянной части зарплаты до 60-70 процентов заработка»**

если в отчётном месяце стало больше хотя бы на один отказ по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, премия будет составлять только 118 процентов. Если отказ случится в начале отчётного месяца, у работников пропадает стимул для выполнения других показателей премирования.

В положениях о текущем или дополнительном премировании есть условие: «Выплата премии производится в пределах утверждённого бюджета по фонду заработной платы». Бюджеты по службе пути на заработную плату выделяются не совсем корректно и не зависят от выполнения показателей премирования. Премияльная часть в зарплате — 45 процентов. Руководство Московской дирекции инфраструктуры считает, что премия — переменная часть, её могут платить или не платить. Тогда что остаётся постоянной, гарантированной частью заработной платы? Оплата по тарифу и зональная надбавка? У рабочего четвёртого разряда эта часть состав-

ляет 19406 рублей. Соответствует такой уровень оплаты труда объёму должностных обязанностей монтера пути, обеспечивающего безопасность движения поездов?

29 октября 2014 года Президент Российской Федерации Владимир Путин на встрече с президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным поднял проблему снижения заработной платы работников железнодорожной отрасли, когда рост производительности труда составил 9,1 процента. Это не поддаётся логическому объяснению. В течение трёх месяцев после предложения президента компании Владимира Якунина «внести соответствующие изменения в правительство» ничего не изменилось.

На мой взгляд, необходимо добиться пересмотра локальных нормативных актов по оплате труда, повышения постоянной части до 60-70 процентов удельного веса тарифной части заработка и обязательной её индексации на уровень инфляции.

## От зарплаты до зарплаты

### ПОЗИЦИЯ

**ЮРИЙ ВЕРЕНЦОВ,**  
монтер пути Сальской дистанции пути  
Северо-Кавказской дороги  
САЛЬСК

**Моя трудовая биография — такая же как и у многих моих ровесников, которым чуть за тридцать. И кто остался жить на родной земле.**

Родился и живу на хуторе Старый Новосёлый, что в пяти километрах от крупного железнодорожного узла Сальск. Здесь, в Сальской дистанции пути, я работаю монтером уже 12 лет.

Пришёл на железную дорогу после армии. Из родных мест уезжать не хотелось. И на семейном совете было решено, что мне надо идти на «железку». Во все времена считалось, что самая стабильная работа — на железной дороге.

И я ни разу не пожалел, что пришёл на железную дорогу. По совету дорожного мастера Николая Богдана поступил в Ростовский техникум железнодорожного транспорта, который оканчиваю в этом году.

Ладится и семейная жизнь. У меня отличная семья, хозяйка-жена и трое детей. Дочери Валерии — 12 лет, среднему сыну Саше — 10, а младшему Родиону — 5. Никто в семье не сидит без дела. У нас приусадебный участок, где выращиваем овощи и фрукты, держим и живность.

Жена Надежда успевает и детей воспитывать, и домашними делами заниматься, и ещё работать помощником повара в бригаде сельского хозяйства на хуторе.

Дело в том, что мы всегда мечтали жить в своём доме. Но только после рождения третьего ребёнка удалось взять ипотеку на приобретение жилья. В своём хуторе мы купили дом. Сейчас погашаем ипотеку, каждый месяц выплачиваем более восьми тысяч рублей.

Наша семья всегда полагалась только на себя, но вот последнее время, с нестабильностью, ростом цен на потребительские товары и услуги, стало тяжело, едва сводим концы с концами. У меня зарплата — немного за 20 тысяч рублей. Да и та каждый день обесценивается. Так что без обязательной её индексации не реже одного раза в год на уровне не ниже фактических размеров инфляции нам просто не выжить. А потому на сайте «Российской общественной инициативы» я с большой готовностью проголосовал за инициативу, предусматривающую такую индексацию. И это не только моя позиция, а всех, кто живёт от зарплаты до зарплаты.

## А материнство оставить «на потом»?

### ИНФЛЯЦИЯ

**НАТАЛЬЯ КРЮКОВА,**  
ведущий специалист по охране труда  
Омской механизированной дистанции  
погрузо-разгрузочных работ  
и коммерческих операций  
ОМСК

**В компании «Российские железные дороги» работаю с января 2014 года. По началу заработная плата меня устраивала полностью. Поэтому в ноябре прошлого года мы с мужем даже взяли в ипотеку на пять лет маленькую однокомнатную квартиру. Но в связи с повышением ставок Центробанком наша ипотека стала обходиться очень дорого: нужно платить пять лет по 28 тысяч рублей в месяц.**

Мы очень надеемся, что в 2015 году индексация заработной платы будет проведена на уровне инфляции в 12 процентов. Это позволит нашей семье не отказываться от привычных продуктов питания и даже задуматься о пополнении в семье. Если же индексация не будет проведена, то планы по рождению ребёнка придётся отложить на неопределённое время.



Цены растут, а реальная зарплата у железнодорожников падает

## Не хочу менять профессию

### ОДИН ИЗ НАС

**ВЕРА РУБАНОВА,**  
Дорпрофжел на Красноярской дороге  
АЧИНСК

**Недавно озвученный официальный прогноз инфляции в текущем году — 12 процентов. А реальная зарплата у железнодорожников в конце минувшего года упала на 2 процента. Что это значит для рядового сотрудника Российских железных дорог, его семьи? Об этом говорит машинист электровагона станции Ачинск Красноярской дороги Иван Васильевич Нохрин.**

— Я окончил профессиональное училище №7 города Боготола по профессии помощника машиниста. После службы в армии работал путейцем, составителем поездов в своём Лесосибирске. Родителей у меня нет, поэтому я без особых колебаний решил переехать в Ачинск, где и работаю уже машинистом электровагона.

Я женат, имею троих несовершеннолетних детей в возрасте 10 месяцев, шести и девяти лет. Поэтому для улучшения жилищных условий взял ипотеку под 16 процентов годовых в Сбергательном банке.

Из-за кризиса упал объём перевозок и, соответственно,

повлиял на мой месячный заработок, сказался и малый процент индексации, совсем не спас от роста цен, зарплата стоит на одном и том же уровне по сравнению с прошлыми годами, это очень чувствуется.

Недавно в интернете прочитал, что министр финансов Антон Силуанов намерен предложить правительству отказаться от индексации социальных выплат и зарплат бюджетников в 2015 году. Так меня это слегка повергло в шок, ведь за свой труд хочется получать достойную зарплату, а не менять профессию только потому, что за работу платят не по труду.

# На общее благо

## 110 ЛЕТ РОСПРОФЖЕЛ

**ВЕРА РУБАНОВА,**

Дорпрофжел на Красноярской дороге  
КУРАГИНО

На станции Курагино Красноярской дороги прошло торжественное заседание, посвящённое 110-летию Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей. Это первое мероприятие из 15 запланированных торжеств на магистрали. Об истории, значимых событиях, людях и нынешних достижениях шёл разговор на праздничном вечере.

В нём приняли участие ветераны, профсоюзный актив, который сегодня несёт трудовую вахту по защите прав работающего человека, а также профсоюзная молодёжь, которой продолжать традиции, внедрять новые формы и методы профсоюзной работы. Заместитель председателя Дорожной территориальной организации профсоюза на Красноярской магистрали Анатолий Ковалёв пожелал всем успехов в ответственной работе на благо



Многие работники были награждены почётными грамотами, благодарственными письмами и памятным подарками

членов профсоюза, новых достижений и свершений в многогранной профсоюзной деятельности.

Анатолий Ковалёв вручил нагрудный знак «Профсоюзный лидер» начальнику транспортного цеха Курагинского щебёночного завода — филиала ОАО «Первая нерудная компания» Владимиру Кибукевичу — за добро-

совестный труд на железнодорожном транспорте, большой личный вклад в укрепление и повышение роли профсоюзной организации.

Многие работники были награждены именными часами председателя Дорпрофжела, почётными грамотами, благодарственными письмами и памятным подарками.

— Безусловно, выполнение

поставленных задач требует слаженной работы всех звеньев профсоюзных организаций, — отметил председатель профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо Абакан Василий Самаркин. — Ведь только работой в команде достигаются общие цели, развивается вся инфраструктура железнодорожного транспорта.

110 лет  
1905-2015

## Надёжное плечо

### МОЙ ПРОФСОЮЗ

**Светлана ГОЛОВКО,**  
заместитель начальника  
отдела учёта товаров и  
материальных ценностей  
Пермского узла Свдловского  
ОЦОРа:

**В этом году исполнится 20 лет как я работаю на железнодорожном транспорте. И всё это время со мной профсоюзная организация.**

Кто-то скажет, мол, зачем нужен профсоюз, нет от него пользы. Кстате, частенько слышу такие высказывания и в нашем небольшом коллективе. Абсолютно с этим не согласна! Просто вместо того, чтобы обсудить проблему между собой, нужно обратиться в профсоюз за реальной помощью или за разъяснением решения руководства.

Конечно, наиболее важная часть деятельности профсоюза — защита трудовых прав работающих. Куда обратиться человеку в случае трудового конфликта? К профессиональному адвокату — непривычно и дорого. К юристу предприятия? Так он представляет как раз интересы руководства, а в некоторых подразделениях его сейчас и нет. К коллеге по цеху? Конечно, в юриспруденции, как и в экономике с футболом, у нас разбираются все — вот только всё это досужие разговоры. А ведь оптимальный вариант — обращение за помощью в профсоюзную организацию. Но, увы, мало кто это делает. А зря. Ведь каждый, кто хоть раз обращался в профсоюз, получил реальную помощь.

Многие убеждены: членство в профсоюзе должно принести выгоду: мол, мы ежемесячно отчисляем энную сумму денег, значит, что-то получим взамен. Но если задуматься, профсоюз каждому что-то даёт. Кому-то — путёвки и подарки к праздникам, билеты в театр, кому-то — материальную поддержку, кому-то — возможность принимать участие в управлении предприятием, влиять на положение об оплате труда. А кто-то благодаря профсоюзу нашёл друзей.

Есть такая притча. Человек молится: «Господи, почему я не выигрываю в лотерею?». Господь ему отвечает: «Я всё сделал для этого, но почему ты ни разу не купил лотерейный билет?». Так и здесь. Сделайте шаг в сторону своей профсоюзной организации, поддержите её, а в случае необходимости — обратитесь в профком за помощью. И вы убедитесь: это надёжное плечо.

## Доплаты и перерасчёт

### ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

**СЕРГЕЙ КУДРЯВЦЕВ,**  
технический инспектор труда  
ЦК профсоюза

По требованию и при участии технической инспекции труда профсоюза в Шадринской дистанции пути Южно-Уральской дирекции инфраструктуры проведена доплата за работу на тяжёлых работах, работах с вредными и (или) опасными условиями труда 25 монтажников пути.

Выплаты, которых добился профсоюз, составили 59696,43 рубля. Кроме того, внесены изменения в трудовые договоры вновь принятым с 1.04.2014 года работникам. Им установлены надбавки за работу с вредными и (или) опасными условиями труда в соответствии с приказом по результатам аттестации рабочих мест.

В путевой машинной станции №172 Курган Южно-Уральской дирекции по ремонту пути для перевозки рабочих к месту работ и обратно приобретена вахтовая машина.

В дистанции энергоснабжения Пермь Свердловской дирекции инфраструктуры 17 работникам восстановлены с соответствующими выплатами



За вредные и опасные условия труда должны выплачиваться надбавки

доплаты за тяжёлую работу, работу с вредными и (или) опасными условиями труда в размере 12 и 24 процента.

В дистанции энергоснабжения Тюмень Свердловской дирекции инфраструктуры заключены дополнительные соглашения к трудовым договорам по изменению процента доплаты за работу во вредных и (или) опасных условиях работникам, принятым в 2014 году. Размер доплаты установлен в соответствии с ранее проведённой аттестацией рабочих мест. Произведён перерасчёт заработной платы семи работникам на сумму 26470 рублей.

## По льготному абонементу

### ГАРАНТИИ

**ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,**  
Дорпрофжел на Куйбышевской дороге  
ОКТЯБРЬСК

В эксплуатационном вагонном депо Октябрьск растёт число работников, воспользовавшихся льготными клубными картами для тренировок в плавательном бассейне и фитнес-клубе. Существенную часть абонемента оплачивает ОАО «РЖД» — гарантия предоставлена в рамках коллективного договора.

## Лучшая первичка

### СМОТР

**ЯНА СОКОЛОВА,**  
Дорпрофжел  
на Южно-Уральской дороге  
ПЕТРОПАВЛОВСК

Профсоюз железнодорожников Петропавловского отделения Южно-Уральской дороги подвёл итоги смотра-конкурса на лучшую первичную профсоюзную организацию по созданию здоровых и безопасных условий труда.

Первое место в подгруппе с количеством работающих до

—Если в четвёртом квартале прошлого года карты получили 38 работников, то в нынешнем году четырёхмесячным абонементом воспользовались 52 человека, — рассказала председатель профсоюзной организации депо Елена Юртаева. — К сожалению, такие абонементы пока невозможно предоставить работникам участков Жигулевское Море и Тольятти. Профком продолжает убеждать вышестоящее хозяйственное руководство о необходимости заключения договоров с местными спорткомплексами.

150 человек заняла первичная профсоюзная организация поликлиники (председатель ППО Любовь Бородина). Во второй подгруппе с количеством работающих от 150 до 500 человек первой стала первичная профсоюзная организация дистанции сигнализации и связи (председатель ППО Дмитрий Василенко). В третьей подгруппе с количеством работающих свыше 500 человек первое место заняла первичная профсоюзная организация вагонного депо (председатель ППО Разия Любимова). Победителям вручены награды.

# Буква закона

## ПРАВО

**Председатель профсоюзной организации эксплуатационного вагонного депо Тайшет Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры Василий Адиков уверен: чтобы защищать членов профсоюза, необходимо хорошо знать документы. Не только Трудовой кодекс и коллективный договор, но и инструкции, положения, даже рекомендации.**

Это, конечно, непросто: вникнуть в суть каждого документа, знать каждую строчку, каждое слово. Да, да, слово, потому что порой от него многое зависит.

Недавно к Василию Васильевичу обратился осмотрщик вагонов с жалобой на несправедливое лишение премии.

— Взыскание было за то, что случилась отцепка вагона из-за технической неисправности на станции прибытия Улан-Удэ, — поясняет Адиков. — Смотрю документы: пункт назначения — станция Улан-Удэ, гарантийное плечо — до входных стрелок. А технический сбой был обнаружен уже на станции Улан-Удэ, куда поезд благополучно прибыл, пройдя входные стрелки. Понимаю, отказ — нехорошо. Но лишать премии осмотрщика в данном случае незаконно, потому что до станции, то есть до входных стрелок, поезд

## «РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ»

**Василию Адикову**

**УДАЁТСЯ БЛАГОДАря**

**ВНИМАТЕЛЬНОМУ**

**ОТНОШЕНИЮ**

**К ДОКУМЕНТАМ»**

дошёл без отказа. Взыскание было отменено.

Недавно начальник депо предложил лишать осмотрщиков премии за плохое посещение технических занятий. «Давайте посмотрим, когда они не были на занятиях», — предложил Василий Васильевич.

Подняли рабочие графики. Оказалось, что осмотрщики пропускали занятия только в свой законный выходной. Никто не может в этот день заставить их заниматься. Да, если они придут, им обязаны заплатить, но если нет, лишать премии нельзя. Василию Васильевичу поддержал представитель отдела кадров. Стали вместе думать, как быть. Предложили проводить занятия в рабочее время.

Внимательное отношение к тексту документов пригодилось Василию Адикову, когда менялся порядок аттестации рабочих мест, что грозило понижением заработка осмотрщиков-ремонтников. Класс вред-

ности менялся с 3.3 на 3.2, уменьшались доплаты — с 12 до 4 процентов, а условия труда не менялись! И ему удалось отложить исполнение решения, пока не пришло распоряжение ОАО «РЖД» №198р, которым предусмотрено, что если раз-

меры доплат тому, кто работает во вредных и (или) опасных условиях, снижены на основании результатов специальной оценки условий труда, руководство вправе установить стимулирующие выплаты в размере, согласованном с профсоюзом.



Профсоюзный лидер внимательно выслушает и обязательно поможет

## Точка зрения

**ВАСИЛИЙ АДИКОВ, председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Тайшет:**

**— У меня есть возможность контролировать ситуацию. Главное — хорошо знать документы, влияющие на заработок работников, и контролировать их исполнение.**

# Ситуация под контролем

## УСЛОВИЯ ТРУДА

**В эксплуатационном локомотивном депо Тайшет Восточно-Сибирской дирекции тяги все 586 работников — члены профсоюза. Каждый знает: случись что — двери профсоюзного комитета открыты для всех. Люди уверены: им помогут, а главное — их поймут.**

Председатель профсоюзной организации Александр Астафьев воспринимает беды товарищей по работе как свои собственные. Проблемы работников депо ему хорошо понятны: прочувствованы, как говорится, на личном опыте. Он прошёл путь от слесаря по ремонту подвижного состава до машиниста-инструктора локомотивных бригад и знает, что даже мелочь порой важна.

— Большое внимание мы уделяем комнатам отдыха локомотивных бригад, — говорит Александр Никитович. — Ведь машинистам периодически приходится ночевать вдали от дома. Значит, там, где они



Проблемы работников депо Александру Астафьеву понятны

отдыхают, должно быть комфортно. Я слежу, чтобы были нормальные условия быта, полноценное питание. В нашем бригадном доме отдыхают локомотивные бригады, приехавшие из депо Вихоревка, Нижнеудинск, Иланская, Красноярск, Саянская, Зима, а у них — наши. Общаясь с председателями ППО этих депо, я предложил: «По Тайшету я ваши тылы закрываю, а там, где мои машинисты отдыхают

и питаются, вы закрывайте мои». Мы друг друга не подводим. Но периодически я всё же бываю в оборотных депо. Прихожу в дом отдыха локомотивных бригад, спрашиваю у ребят, чем они недовольны и все замечания, как говорится, «беру на карандаш». Если есть проблемы, стараюсь лично провести работу с заведующими столовых, комнат отдыха... Это, конечно, даёт результат.

Астафьев проверяет и условия на рабочих местах.

— В кабинах машинистов установлены вентиляторы, — рассказывает он, — а вот работающие кондиционеры и биотуалеты — редкость. Надеюсь, что на новых машинах всё-таки условия работы машинистов и помощников будут получше. Что касается инструмента, это в наших руках, только нельзя выпускать вопрос из-под контроля. А то ведь сегодня полный комплект, а завтра — ключ сломался, уже некомплект. Значит, надо писать заявку, чтобы купили новый. Такая же история со спецодеждой и спецобувью. Раньше были про-

блемы, но сейчас их нет. Если что случается, скажем, сапоги порвались раньше срока, все знают порядок обмена. Если возникает в этом вопросе задержка, надо идти ко мне, мы составляем акт, новые сапоги кладовщик тут же выдаёт. Человек должен быть тепло одет и обут.

Сейчас Александра Никитовича волнуют изменения критериев специальной оценки условий труда согласно новому федеральному закону №426-ФЗ. У машиниста получается вредность не 3.3, как было, а 3.1, хотя ничего не изменилось: остались вибрация, шум, напряжённость.

— Пока поправки не вступили в силу, мы сработали на опережение, — рассказывает Астафьев. — Провели совместное заседание профсоюзного комитета и администрации депо, пригласили технического инспектора. Обсудили сложившуюся ситуацию и выработали позицию и тактику действий. Мы контролируем каждый проблемный вопрос на предприятии!

## Главное дело

### ВETERАНЫ

**Председатель совета ветеранов Тайшетского региона Восточно-Сибирской дороги Василий Чертов работал в локомотивном депо Тайшет. Но главным делом его жизни стала работа в профсоюзе — Василий Чертов возглавлял Райпрофсоюз Тайшетского отделения в лихие девяностые.**

— Менялась роль профсоюзной организации, — вспоминает Василий Павлович. — Она становилась единственным защитником интересов рабочего человека. Это было очень важно: падали объёмы перевозок, начались сокращения, стали передавать муниципалитетам детские сады и ясли, стадионы, пионерские лагеря. Их сотрудники теряли право на железнодорожную пенсию, другие льготы, гарантированные колдоговором.

Уйдя на пенсию, он в 2012 году возглавил Тайшетский региональный совет ветеранов. На учёте в организации более восьми тысяч бывших работников — от Усть-Илима до Нижнеудинска. Расстояние немалое: до Нижнеудинска — 160 километров, а до Усть-Илима — почти 800! Не по силам Василию Павловичу часто ездить, да и накладно. Но раз в квартал он посещает каждую организацию — собирает ветеранов, спрашивает, какие у кого проблемы.

— Вопросы мне задают разные, — говорит Василий Павлович. — Но есть и обиды: продали предприятие, а новому собственнику ветераны не нужны. Смотрим, чем можем помочь человеку сами, или просим помощи в дорожном совете ветеранов, в Дорпрофжеле, в ЦК профсоюза.

Вот недавний пример: обратилась Любовь Викторовна Ковалёва, бывшая заведующая железнодорожным детским садиком, который в 1998 году закрыли. Её недавно сняли с ветеранского учёта. Чертов нашёл колдоговор, действовавший на ВСЖД в 1998-2000 годах, когда работала Ковалёва, отраслевое тарифное соглашение, на основании которого он был составлен. В этом заведующий отделом социальной сферы Дорпрофжела Геннадий Храмовских помог.

— По колдоговору получается, — объясняет Василий Павлович, — что Ковалёва должна стоять на ветеранском учёте и пользоваться льготами. Ведь она увольнялась на пенсию из садика, когда он ещё был железнодорожным! Разбираемся на местном уровне, а если не поможет, дойдём до компании, добьёмся справедливости. В этом я вижу главную свою задачу.

**Материалы подготовила Ирина ПАРЛОВА, корр. «Сигнала»**

# Замена всем словам

## ТВОИ ЛЮДИ, ПРОФСОЮЗ

Председатель профсоюзной организации ремонтного вагонного депо Курск Елена Новикова при встрече первым делом поинтересовалась, известно ли автору этих строк, что у них есть собственная поэтесса? Пробежал в знаниях исправили быстро. Впрочем, обо всём по порядку...

У Светланы Воронько все ближайшие родственники были железнодорожниками, притом как на подбор — движженцами. Дед — дежурный по станции, мама с папой — поезд-

«У Светланы Воронько все ближайшие родственники — железнодорожники, притом как на подбор — движженцы»

ные диспетчеры, брат — главный инженер станции. И все дружно её агитировали: «Иди в бухгалтеры, они там ничего не делают, только плюшки едят и чай пьют»... И пошла Светлана в Новосибирский институт (но — инженеров железнодорожного транспорта) учиться на экономиста.

По окончании института (тогда уже Сибирской государственной академии путей сообщения) работала в вагонном

депо Белово на Западно-Сибирской дороге бухгалтером, потом заместителем главного бухгалтера. И так было до 2009 года...

— Понимаете, — рассказывает Светлана Витальевна, — я к тому времени решила поменять вид деятельности. Устала и от железной дороги, и от цифр. Работа бухгалтера такая, что ощущения выполненной работы не бывает никогда. Ну и ушла в Фонд социального страхования. Доросла до руководителя большого отдела, под моим началом трудились 70 человек. Вообще, соцстрах мне много дал...

Но есть великое словосочетание: «семейные обстоятельства». Надо было переезжать в Центральную Россию, и Светлана Воронько по совету друзей связалась с курскими вагонниками. «Вам случайно экономисты не нужны?» «Конечно,



В раздумьях над новой рифмой

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

нужны!» — сказали ей. Так 30 сентября 2013 года она и стала ведущим экономистом в вагонном ремонтном депо Курск.

— Трудновато было, предприятие находилось в сложном положении, — говорит Воронько. — Сейчас, когда вся бухгалтерия — в ОЦОРах, нагрузка на местах падает на

экономистов. Но, считаю, что справилась, и мы можем смотреть в будущее с оптимизмом.

А когда становится грустно — помогает поэзия. «Сегодня непростое время, проблемы есть и тут, и там. Ремонт вагонов — наше бремя, лишь труд — замена всем словам» — это строки Светланы Воронько.

## Прямая речь

**АЛЕКСАНДР ДУБОВОЙ,**  
начальник ремонтного вагонного депо Курск:

— Светлана Витальевна очень органично вошла в нашу команду единомышленников. То, что мы за прошлый год добились многого, в значительной части и её заслуга.

# В зоне особого внимания

## ЗАБОТА

Ветеранам на железных дорогах традиционно уделяется большое внимание. Ну, а в год 70-летия Победы им, как говорится, — внимание особое. Тем более там, где земля обильно полита кровью. Как, например, на Курской дуге.

— У нас на учёте 6660 человек, — рассказывает председатель Курского областного отделения Совета ветеранов Московской магистрали Александр Иваненко, — они объединены в 38 первичных организаций. Наиболее крупные — во Льгове (председатель

Виктор Павлович Драгалёв), в Курбакинской (председатель Галина Григорьевна Довгая), в Орле (председатель Николай Леонидович Мясичев). Это целая армия людей, посвятивших жизни железнодорожному транспорту, и они нуждаются в постоянной заботе. Мы поздравляем наших ветеранов с праздниками, с днями рождения, посещаем больных, стараемся помочь, если человек оказался в тяжёлой жизненной ситуации...

Александр Иванович на посту председателя достаточно солидный срок — с 2001 года.

— «Заслуженного отдыха» так практически и не случилось, — смеётся он. — Через

несколько месяцев после «проводов» с должности главного инженера Курского отделения предложили возглавить Совет ветеранов.

— Сейчас, — продолжает Иваненко, — работать немножко проще, потому что благодаря профсоюзу по коллективному договору на поддержку ветеранского движения выделяются средства. А были времена, когда, чтобы посетить человека на дому, пускали шапку по кругу — не придёшь же с пустыми руками... Кстати, у нас успешно трудятся многие бывшие профсоюзные работники — сказывается опыт работы с людьми. Мой заместитель, Виктор Григорьевич Семеновский — бывший председатель Райпрофсожа. Бывший заместитель председателя Теркома Николай Андреевич Усанин ведёт Курский узловой Совет ветеранов...

Большим своим достижением ветераны считают установку 19 июля 2013 года на площади перед Дворцом культуры железнодорожников памятника «В память о боевых и трудовых подвигах курских железнодорожников». Его приурочили к 70-летию Курской битвы. Деньги на него собирали, что называется, «всем миром» по Орловско-Курскому региону. Территорию вокруг благоустроили тоже общими усилиями.

# Родом из огненных лет

## КАК ЖИВЁШЬ, ПЕРВИЧКА?

**Курская дорожная техническая школа создана 3 апреля 1943 года, практически сразу после освобождения города от немецко-фашистских захватчиков. Надо было спешно восстанавливать то, что разрушила война, остро не хватало специалистов массовых профессий.**

Сегодня здесь готовят и повышают квалификацию машинистов тепловозов, электровозов, дизель-поездов, готовят бригадиров и монтеров пути, дежурных по переездам, кондукторов, стропальщиков. За 70 с лишним лет работы Курской дортехшколы подготовлено более 20 тысяч рабочих кадров для железной дороги.

— Мы можем готовить даже машинистов паровоза, — рассказал директор КДТШ Юрий Денисов, — лицензия у нас есть. Начали где-то в середине 2000-х годов, в России как раз возродился интерес к путешествиям на этих красивых, сильных машинах...

За последние пять лет в развитие школы Московской дорогой вложено больше 110 миллионов рублей. На эти средства реконструировали три учебных корпуса, учебно-лабораторное здание и общежитие. Школа получила новые плазменные экраны, есть и электронные тренажёры для подготовки локомотивных бригад.



Стань семьи Ирины Доронных на «железке» — 539 лет

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Профсоюзная организация здесь небольшая — 24 человека, но зато членство в профсоюзе стопроцентное.

— Раньше в штате было 38 человек, — говорит председатель первички, инспектор отдела кадров Ирина Доронных. — Теперь обслуживающий персонал перевели на аутсорсинг. Остались в основном преподаватели. Все — люди с опытом, многие работали в локомотивном депо.

Профсоюзную организацию Ирина Валентиновна возглавляет четыре года. Гораздо больше у неё стаж работы на железнодорожном транспорте — 25 лет. А общий семейный стаж на «железке» — 539!

— У меня прадед, дед, отец, тётушки, муж — все железнодорожники. И сын Антон тоже пошёл по этой стезе.

**МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВИЛ ВАЛЕРИЙ БРОК, КОРР. «СИГНАЛА»**



Председатель Орловско-Курского подразделения Дорпрофжел на Московской дороге Юрий Васильев и Александр Иваненко обсуждают проблемы ветеранов

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

# Профсоюз — это плюс

## СЕМИНАР

**НИНА ЛИСИЦИНА,**

Дорпрофжел на Северной дороге  
ЯРОСЛАВЛЬ

**В Ярославском железнодорожном техникуме прошёл интерактивный семинар «Добро пожаловать в Школу молодого профсоюзного лидера РОСПРОФЖЕЛ», организованный Дорожной территориальной организацией профсоюза на Северной дороге.**

Главная цель семинара — познакомить учащихся с молодёжными программами РОСПРОФЖЕЛ, научить их основам проектного менеджмента, в рамках которого создаются конкурсные работы для участия в ШМПЛ. Для реализации поставленных целей был выбран нестандартный подход. Азам молодёжной профсоюзной политики и управленческих технологий студентов обучали лучшие выпускники ШМПЛ на Северной дороге.

Бухгалтер по расчёту заработной платы Северного ОЦОР Даниил Лазарев, технолог Ярославского информационно-вычислительного центра Любовь Розова и инженер по подготовке кадров дистанции инженерных



Идёт работа над проектом

сооружений Елизавета Могутова рассказали ребятам о том, как правильно составить проект

**«Участники Школы молодого профсоюзного лидера устроили семинар для студентов Ярославского железнодорожного техникума»**

## Мнение

**ЕЛИЗАВЕТА МОГУТОВА,**  
участник ШМПЛ:

**— Недавно председатель Дорпрофжела Вадим Меджидов приезжал к ребятам и рассказывал им о профсоюзе. Мы решили продолжить это знакомство, но уже в другом формате — интерактивного семинара, чтобы привлечь учащихся техникума к активной и интересной деятельности Дорпрофжела уже сейчас. Совсем скоро эти ребята придут на железную дорогу, и знания, полученные на семинаре, пригодятся им на практике. Надеюсь, что наш семинар поможет им активно включиться в молодёжное профсоюзное движение.**

и презентовать его, а также о личном опыте и впечатлениях от участия в ШМПЛ.

В процессе работы участников семинара разделили на три команды, каждая из которых к окончанию мероприятия должна была представить свой проект по одной из тем на выбор — спортивный праздник, патриотическая акция, рекламный проект «Профсоюз — это плюс». Помогали ребятам наставники из ШМПЛ. В итоге получились яркие, интересные проекты, которые, по оценке педагогов, после доработки можно реализовать в рамках техникума.

Заместитель директора железнодорожного техникума Ярославского филиала МИИТа

Елена Буравлева, которая была в жюри по оценке работ, подчеркнула значимость мероприятия и поблагодарила его организаторов.

— Не каждый день в стенах техникума проходят такие мероприятия, — отметила она. — Спасибо нашим гостям — молодым профсоюзным лидерам, которые не только организовали для вас интереснейший семинар, но и многому научили: выступать, продумывать каждую деталь своего проекта, а главное — как правильно поэтапно воплощать задуманное в жизнь.

И студенты, и организаторы решили, что подобные совместные мероприятия станут хорошей традицией.

# Надёжный партнёр

## КООПЕРАТИВ

**ИНФОРМЦЕНТР ДОРПРОФЖЕЛА**

на Юго-Восточной дороге  
ВОРОНЕЖ

**В 2015 году кредитно-потребительский кооператив «Юго-Восток-Профи» отмечает восемь лет с момента создания. О работе кооператива рассказывает его директор Виталий Зубцов.**

— На 1 января 2015 года численность наших пайщиков составила 2910 человек. За прошедшие восемь лет кооперативом выданы 3802 займа на общую сумму более 278 миллионов рублей.

Кредитная кооперация привлекает железнодорожников доступностью, надёжностью и понятной финансовой политикой. Весомым аргументом в пользу кооперативов становятся высокие, по сравнению с предложениями банков, проценты по вкладам — от 10 до 16 годовых и низкие процентные ставки по займам — от 17,5 до 20,5 годовых.

Сейчас, когда надёжность многих банков вызывает сомнения, наиболее безопасным по-прежнему остаётся вложение своих сбережений в кредитный потребительский кооператив. Мы без проблем пережили финансовый кризис 2009 года, оснований для беспокойства нет и сейчас.

Кредитный кооператив — это некоммерческая организация, то есть он не извлекает прибыли из результатов своей деятельности, не зависит от ситуации на внутреннем валютном рынке и создаётся гражданами исключительно для организации финансовой взаимопомощи.

В первую очередь стабильную и эффективную работу кредитного кооператива обеспечивает фонд финансовой взаимопомощи, который состоит из паевых взносов и личных сбережений членов КПК. Законодательство обязывает кредитные кооперативы формировать страховой резервный фонд, который позволяет при возникновении неблагоприятных условий минимизировать финансовые риски.

С принятием в 2009 году федерального закона «О кредитной кооперации» государство обязало КПК объединяться в саморегулируемые организации, которые должны контролировать деятельность своих членов по соблюдению законодательства Российской Федерации и взаимодействовать с Центральным банком России. Усиление контроля государства над кредитными кооперативами способствует повышению уровня доверия к ним граждан и росту популярности кредитной кооперации.

# Гордимся земляком

## 70 ЛЕТ ПОБЕДЫ

**ВАЛЕРИЙ БРОК,**

корр. «Сигнала»  
АЛЕКСАНДРОВ

**Среди Героев Советского Союза, которых дал стране Александровский район Владимирской области, есть один, которым по праву гордятся и железнодорожники Александровского узла. Это Николай Прохорович Гусев.**

Он родился в 1919 году в деревне Новинцы, что на трассе Москва—Ярославль. Позже она в результате административно-территориальных манипуляций отошла к Переславскому району Ярославской области, а тогда это был Александровский уезд.

Жили трудно, семья переехала сначала в посёлок Красное Пламя, где отец нашёл работу на стекольном заводе,

а затем, когда он заболел и умер, в уездный центр. Чтобы помочь матери, после пятого класса школы Николай пошёл работать. Попробовал себя в качестве наборщика в местной типографии, но понял: не его. И нашёл парень дело по душе на железной дороге — устроился кондуктором грузовых поездов Александровского кондукторского резерва.

В 1939 году Николая Гусева призвали в армию. Войну он встретил на Волыни, в зенитной батарее, прикрывавшей аэродром Проскурова (современный Хмельницкий). Приходилось и от фашистских «стервятников» отстреливаться, и по танкам прямой наводной битой, переживать и горечь отступления, и радость первых побед.

Под Сталинградом Николай Прохорович переквалифицировался в радиста — корректировщика огня. Участвовал в боях на Дону, на Северном



Герой Советского Союза  
Николай Гусев

Донце, форсировал Днепр, но особо он отличился в 1944-м, в Венгрии. В октябре 1944 года войска 2-го и 3-го Украинских фронтов начинали Будапештскую наступательную операцию. 107-й миномётный полк 46-й армии 2-го Украинского, в составе которого воевал сержант Гусев, форсировал Дунай

в районе города Эрчи — южного пригорода венгерской столицы.

Николай Прохорович одним из первых переправился на правый берег реки, откуда корректировал огонь миномётов, фактически вызывая его на себя. А когда осколком гранаты повредило рацию, Гусев сумел оперативно её починить и продолжить корректировку огня. За этот подвиг 24 марта 1945 году указом Президиума Верховного Совета СССР он был награждён орденом Ленина и золотой звездой Героя Советского Союза.

Победу Николай Гусев праздновал уже на альпийских склонах в Австрии. После войны он остался на сверхсрочную — в отставку вышел в 1966-м в звании старшины. Обо всём этом и о много другом с удовольствием рассказывают в музее станции Александров, где портрет Николая Прохоровича находится на одном из самых почётных мест.



# Городам-героям — слава!

## ФЕСТИВАЛЬ

ОЛЕГ ТРУНОВ  
ТУЛА

Город-герой Тула принял участников фестиваля искусств «Созвездие городов-героев». Организованный ОАО «РЖД» при поддержке РОСПРОФЖЕЛ и компаний-партнёров, фестиваль стал одним из значимых мероприятий, с которым тульские железнодорожники подходят к празднованию 70-летия Великой Победы.

Участников концертной программы и зрителей, среди которых было немало участников Великой Отечественной войны, ветеранов железнодорожной отрасли, приветствовали первый заместитель директора Департамента социального

**В Туле прошёл фестиваль искусств «Созвездие городов-героев», посвящённый 70-летию Великой Победы»**

развития ОАО «РЖД» Евгений Чирков, глава муниципального образования Тулы Юрий Циципури, заместитель начальника столичной магистрали по территориальному управлению Александр Потапенко, заместитель председателя Дорпрофжела по региону Борис Парамонов и директор Московского филиала НПФ «Благосостояние» Светлана Александрова.

Руководители тульских железнодорожников рассказали о том, как готовятся к большому празднику. Планируется создание историко-культурного комплекса на Московском вокзале Тулы, участие в велосипедном пробеге, посвя-

щённому 70-летию Победы в Великой Отечественной войне и 110-летию Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей, отправление традиционных для туляков «Поездов памяти».

Проникновенные стихи, строки из фронтовых писем бойцов, песни военных лет в исполнении самодеятельных артистов, среди которых оказался и сам Евгений Чирков, до глубины души тронули зрителей концерта. Конечно же, туляки не остались равнодушными — в знак благодарности «агитбригаде РЖД» вручили знаменитый тульский пряник.

# Первая победа

## ЛЫЖНЯ РОССИИ

ЕВГЕНИЯ ТЕРЕНТЬЕВА  
БРЯНСК

**Массовый забег традиционной всероссийской «Лыжня России-2015» состоялся в нашей стране уже в 33-й раз, а в Брянске — в одиннадцатый.**

Для того чтобы противостоять напризам тёплой зимы, на территории старого аэропорта, где традиционно расположилась трасса гонки, было завезено около 100 машин снега. Содействие в этом оказали все четыре района Брянска. Снег свозили не с грязных улиц, а с территорий крупных гипермаркетов и предприятий — «Аэропарк», Metro, «Линия», «Брянсконфи». Круг длиной 1280 метров готовили при помощи спецтехники — снег грейдером распределили по будущей трассе, после чего его разровняли, уплотнили и нанатали ратроном.

Спортивное мероприятие собрало более 6000 участников и гостей, в их числе именитая лыжница, чемпионка Олимпиады-2006 Лариса Нуркина и только что отметивший своё 30-летие борец Виталий Минаков. Ровно в полдень исполняющий обязанности губернатора Александр Богомаз дал старт первому забегу спортсменам. А чуть позже и сам встал на лыжи — вместе с другими официальными лицами. Главы городов и



Первая медаль — память на всю жизнь

районов Брянской области, представители областных департаментов, управлений, комитетов, организаций и предприятий прошли на скорость двухкилометровую трассу вслед за самыми юными участниками.

Не остались в стороне и брянские железнодорожники: 40 любителей насчитывала команда Брянского региона Московской дороги, в их числе — и самая маленькая участница этих традиционных соревнований Софья Горезина, 2011 года рождения. Софья — дочь железнодорожников: мама, Татьяна Васильевна Слезкина, трудится в отделе материально-технического обеспечения инженером, папа, Артур Васильевич Горезин, — заместитель начальника Брянской дистанции электроснабжения. Конечно, они тоже приняли участие в гонке. А маленькая Софья стала победительницей лыжной гонки в номинации «Самая юная участница».



Участники фестиваля искусств

# Зимний кубок забрала Зима

## СПАРТАКИАДА

СЕРГЕЙ ЖУЙКОВ  
ИРКУТСК

Прошёл финальный этап зимней спартакиады на кубок Иркутского филиала Дорпрофжела, посвящённый 70-летию Победы и 110-летию РОСПРОФЖЕЛ.

Упорной борьбы за кубок не получилось. Фаворит соревнований — команда эксплуатационного локомотивного депо Зима, — заявив о своих серьёзных намерениях в отборочном этапе, в финале

никому не дала усомниться в своём превосходстве. В итоге кубок Иркутского филиала Дорпрофжела в третий раз подряд и четвёртый раз за историю проведения зимних спартакиад отправился «зимовать».

А вот за «серебро» и «бронзу» борьба была тяжёлой, очков в очко. В итоге второе место заняла команда Черемховской дистанции пути, а третье — команда пассажирского вагонного депо Иркутск, хотя и не блеснувшая в отдельных видах спорта, но показавшая стабильный результат.

# У музея железнодорожников — праздник

## ДАТА

ДМИТРИЙ ОТЧИК,  
внешт. корр. «Сигнала»  
ЮДИНО

**Праздничные мероприятия по случаю 35-летия музея трудовой и боевой славы юдинских железнодорожников прошли во Дворце культуры железнодорожников Казанского региона Горьковской магистрали.**

На праздник приехали представители ветеранских организаций железнодорожных узлов Казань, Канаш, Вятские Поляны, Йошкар-Ола, а

также первичных профсоюзных организаций структурных подразделений.

Начался праздник с выступления председателя регионального Совета ветеранов Александры Турцевой. С приветственным словом к гостям обратилась также специалист по организационно-кадровой работе Казанского подразделения РОСПРОФЖЕЛ Эльмира Усманова. Бурными аплодисментами зал встретил выступление казанского журналиста, поэта Иосифа Хачича, посвятившего несколько своих произведений музею железнодорожников.

Ну и конечно, не обошёлся

праздник без вручения наград и подарков. Эльмира Усманова вручила благодарственные письма за плодотворную работу по сохранению исторического наследия отрасли. Добрыми словами вспомнили и отметили руководителя Юдинского музея Венеру Петухову, работающую в музее 34 года, — практически с момента его создания, и тех, кто стоял у истоков музея, — железнодорожников Владимира и Тамару Манаровых.

Народный хор «Ветеран» порадовал песнями военных лет, частушками, романсами, а завершилось мероприятие традиционным чаепитием с национальным чак-чаком.

**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: В.МАРЮХА  
Ответственный секретарь: В.БРОН  
Выпускающий редактор: М.ЛЕДЕНЕВА  
Дизайнер: С.ЗАХАРОВА

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>;  
<http://rosprofzhel.rzd.ru>  
manc@mail.ru; brokw@rpzt.ru;  
ledenevamp@rpzt.ru  
Инtranet: <http://10.248.11.133>  
maryukhavv@ckrpgt.org.rzd;  
ledenevamp@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.  
РАССЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНО.

ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в ЗАО «ПН «Энстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-5», а/м «Балтия», 23 км.

Газета печатается в Батайске, Волгограде, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Нотласе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.

Общий тираж 118724 экз.

Номер подписан: 03.03.2015 г. Знак №