Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 34 (1062)
30 СЕНТЯБРЯ — 6 ОКТЯБРЯ
2021 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

СТРОИТЕЛИ

Кадровый круговорот

Станцию метро «Горный институт» в Санкт-Петербурге возводят работники компании «Метрострой», признанной банкротом

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Входящие в РОСПРОФЖЕЛ организации транспортных строителей заняты в разных направлениях: строительстве, проектировании, производстве материалов. Но схожих проблем у них множество. Сегодня на первый план вышла кадровая: с одних предприятий люди увольняются чуть ли не массово, на других не могут набрать сотрудников для выполнения заказа.

В АО «Метрогипротранс», занимающемся проектированием метрополитенов, весной начались проблемы со сдачей готовой продукции. И как следствие — задержки зарплаты. Сроки выдачи не нарушались, но люди получали на руки лишь половину положенной суммы.

«Не каждый, особенно, если это молодой человек, у которого есть дети, кредиты, сможет жить на половину зарплаты, — говорит председатель ППО АО «Метрогипротранс» Николай Горохов. — И мы стали терять работников, они переходили в другие организации, в основном в «Мосинжпроект», который заинтересован в наших специалистах, имеющих опыт проектирования».

Многие уходят с неохотой, но нужда заставляет. В данный момент Метрогипротранс потерял уже 30% численности. Уволились те, чьи профессии более востребованы на рынке труда. Остались пенсионеры и совсем молодые люди без опыта. Именно они составят основу новой команды.

Новой — потому что сейчас в этой проектной организации идет смена руководства, которая, как многие считают, давно назрела. Пришли более молодые. Ожидается, что их вступление в должность и распределение обязанностей произойдет в конце октября. Тогда, очевидно, предприятие перестанет лихорадить, — будут выплачены все долги и работники получат выплаты, согласно колдоговору.

«Профсоюз следит, чтобы выполнялись все обязательства работодателя перед работниками, беседуем с людьми, уговариваем их немного подождать с увольнением, ведь к новому году все должно наладиться. Нам жалко терять сотрудников. Надеемся, что новое поколение управленцев поднимет нашу организацию и сможет ее восстановить. Ведь нашим институтом разработаны проекты всех станций Московского метрополитена и большинства метрополитенов России, бывшего СССР, а также станции метро в Праге и Риме», — говорит Николай Горохов.

РАБОТА ЕСТЬ, ЛЮДЕЙ НЕТ

Если в Метрогипротрансе речь о сокращении штата не идет, — люди увольняются сами, то в АО «БЭТ» за последние три года прошло четыре волны сокращений, причем, последняя — в текущем году.

Самое печальное, что эти сокращения были обоснованы, поскольку вызывались резким сокращением объемов заказа на шпальную продукцию. Наконец поступил хороший заказ на следующий год, который позволит обеспечить практически оптимальную загрузку предприятий. Перед акционерным обществом встала задача обеспечить исполнение заказа. Но столкнулись с проблемами набора штата.

Окончание на 4 стр.

РОСПРОФЖЕЛ В СОЦСЕТЯХ

YouTube

Дата

На 2,5% с 1 октября будет проиндексирована заработная плата работников АО «Вагонная ремонтная компания — 2». Часовая тарифная ставка рабочего первого разряда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда, составит **55,52 руб.**

СИГНАЛ
№ 34 (1062) 30 сентября — 6 октября 2021 года

СИТУАЦИЯ

Право на профсоюз

В холдинге «РЖД» и некоторых других организациях, в которых действуют первички РОСПРОФЖЕЛ, продолжаются процессы структуризации и преобразований. Некоторые идут плавно и не несут рисков для работников, другие вызывают серьезные опасения. Подробней о происходящем рассказал заместитель председателя профсоюза Андрей КАРАБАНОВ.

— Андрей Васильевич, о каких конкретно преобразованиях идет речь?

— В Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» на завершающую стадию вышел проект разделения дистанций сигнализации, централизации и блокировки (ШЧ) на ремонтные и эксплуатационные. Утверждаются обновленные штатные расписания, проводятся организационно-технические предприятия. Для работников по сути ничего не изменится — они будут трудиться на тех же рабочих местах, только у новых работодателей в рамках холдинга «РЖД».

Профсоюзом проведены многочисленные консультации и получены заверения, что эти работники не будут уволены и приняты на работу вновь, а переведены. При преобразовании всем работникам должно обеспечиваться сохранение рабочего места, уровня оплаты труда с обязательным соблюдением норм трудового законодательства. В случае появления неурегулированных или спорных ситуаций просьба обращаться в профсоюз.

Проведен конкурс на выполнение работ по обслуживанию комплекса технических средств мониторинга нагрева букс вагонов (КТСМ). По его итогам эта работа, которую выполняют более 3 тыс. человек, будет передана ОАО «Элтеза». Это хорошо известная компания с действующей ППО во главе с председателем Светланой Горбуновой и заключенным коллективным договором. Есть уверенность, что сопутствующие переменам переговоры будут конструктивными, вопросы будут решаться в интересах членов профсоюза.

— Сложная ситуация сложилась в подразделениях вагонного ремонтного комплекса. В чем именно она заключается?

— В июне по итогам аукциона владельцем дочерней компании «РЖД» «Вагонная ремонтная компания — 2» («ВРК-2») стала «Новая вагоноремонтная компания» (НВК). Работники АО «ВРК-2» путем увольнения по собственному желанию переходят к новому работодателю.

Однако — изложенные дальше факты известны по обращениям работников в профсоюз — оказалось, что они потеряли привычные им льготы и гарантии, трудовые договоры составлены таким образом, что неясны условия оплаты труда, нет коллективного договора, то есть положение работников ухудшилось.

Еще более сложная ситуация сложилась в сегменте ремонта путевой техники ОАО «РЖД». Этот вид работ традиционно выполняют Дирекции по ремонту путевых машин, а также АО «Калужский завод «Ремпутьмаш» («РПМ») путевого дивизиона Синара.

Но недавно торги на выполнение части заказа выиграли другие компании, в частности ООО «Инжиниринг Сервис-Путьмаш», ООО «МашИнКо», и они предлагают работу сотрудникам «РПМ». Однако у их руководства своеобразный подход к трудовым отношениям. Например, на первом этапе они не собирались даже заключать трудовые договоры, только гражданско-правовые. А это означает, что люди лишаются оплачиваемых больничных, отпусков и других гарантий. В Западно-Сибирском филиале («РПМ») на работу в «Инжиниринг Сервис-Путьмаш» устроились четыре человека, однако трудовые договоры с ними до сих пор не заключены. Опять же налицо ухудшение условий труда.

Надо заметить, что после переговоров с профсоюзом руководители компаний занимают уже не столь непримиримую позицию, переговоры продолжаются.

— Но в таком случае работникам стоит обратиться в профсоюз за помощью?

— Безусловно. Профсоюз ведет системную, последовательную, открытую, абсолютно предсказуемую работу по защите прав и интересов работников. Опыт и практика показывают, что коллективная борьба эффективней одиночной.

Это особенно важно помнить тем, кто оказался в ситуации, подобной сложившейся в НВК и новых компаниях-подрядчиках по ремонту путевой техники. Их руководство выступает против профсоюза, при трудоустройстве требует выйти из организации и не создавать новых. Против профсоюза ведется борьба. Так, в вагонном депо Комсомольск-на-Амуре в августе было проведено учредительное собрание по созданию ППО. Протокол собрания и заявления от 132 членов профсоюза о перечислении членских взносов направлены директору. На днях получен ответ, что руководство депо сомневается в подлинности этих заявлений.

Дорпрофжел на ДВЖД по этому факту направил представление в прокуратуру для дальнейшего разбирательства. Потому что создание первичной профсоюзной организации и возможность состоять в ней — это конституционное право граждан.

Беседовала Ольга ПРЯМИЦЫНА

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

По итогам аукциона владельцем дочерней компании «РЖД» «Вагонная ремонтная компания — 2» стала «Новая вагоноремонтная компания»

УСЛОВИЯ ТРУДА

Работа в тепле

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на ОЖД
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Работники Бологовской путевой машинной станции № 82 Октябрьской дирекции по ремонту пути будут готовить технику и оборудование в отремонтированных помещениях.

Пока летом основная масса сотрудников ПМС-82 была задействована на путевых работах, ремонтный цех также не пустовал, здание подверглось реконструкции.

По словам председателя первичной профсоюзной организации ПМС Натальи Семеновой, административная часть здания, где расположены кухня, раздевалки и другие помещения, отапливались в штатном режиме. Проблема с отоплением была в ремонтном цехе, локально ее решали путем установки тепловых пушек, но это была временная мера.

При реконструкции ее решили: старые окна заменили на стеклопакеты, стены утеплили, установили новые двери. «Сделано все, чтобы погодные факторы не сказывались на температурном режиме внутри помещения», — отметила Наталья Семенова.

РЕШЕНИЕ

Долгое подключение

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

После вмешательства профсоюза в дистанциях пути Южно-Уральской дирекции инфраструктуры решили затянувшуюся проблему с установкой кондиционеров.

В Магнитогорскую дистанцию пути сплит-системы поступили еще в 2019 году, но так и не были запущены в эксплуатацию. Аргументы у финансовой службы дирекции инфраструктуры, чтобы не оплачивать счета по их монтажу, были разные. Это и необходимость установки и обслуживания только специализированной компанией, и высокая стоимость услуг.

А железнодорожники, особенно работающие по 12 часов дежурные по переезду, изнывали от жары. На конференции по подведению итогов выполнения обязательств колдоговора проблема была озвучена по инициативе председателя первички Магнитогорских дистанций пути и сигнализации, централизации и блокировки Татьяны Репиной. И проблему решили: счета оплатили, кондиционеры установили в начале сентября.

Аналогичная ситуация сложилась в Златоустовской и Бердяушской дистанциях пути. Технический инспектор труда Златоустовского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД Дмитрий Микшин при проверке выяснил, что 13 кондиционеров, поступивших в 2019 году, в эксплуатацию не ввели. В адрес руководства Южно-Уральской дирекции инфраструктуры было направлено обращение с требованием установить сплит-системы на рабочие места. Сегодня они работают исправно.

«Летний зной уже сменился осенней прохладой, но вопрос соблюдения параметров микроклимата на рабочих местах актуален. Отопительный сезон еще не начался, поэтому с кондиционерами мы сможем согреться, когда будет холодно, и освежиться, когда солнце будет палить целый день со всех сторон», — отметила дежурная по переезду Магнитогорской дистанции пути Елена Саламатова.

ИТОГИ

Воды станет больше

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Лимиты на бутилированную питьевую воду на следующий год увеличены в четыре раза, а проблема нехватки исправных средств малой механизации (СММ) по большинству позиций решена.

ФОТО АВТОРА

Ремонтно-путевая кампания этого года подходит к концу

Об этом было сказано на заседании президиума Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге по вопросам деятельности Куйбышевской дирекции по ремонту пути.

О реализованных в этом году мероприятиях по улучшению условий труда и профилактике производственного травматизма, а также о мерах по улучшению производственного быта рассказал первый заместитель начальника дирекции Дмитрий Зеленский.

Тема обеспечения бригад средствами малой механизации вызвала дискуссию. «В настоящее время дирекция ощущает нехватку только по двум видам СММ — универсальные путевые ключи и шлифовальные станки. По всем остальным позициям потребности перекрыты полностью и даже с запасом», — сообщил Дмитрий Зеленский.

У профсоюза, впрочем, другие данные. Так, по сведениям технической инспекции, в путевой машинной станции № 151 (Пенза) функционирует только 89% средств малой механизации, остальные требуют списания. В ПМС-149 (Ульяновск) из 19 гидрорихтовщиков исправны пять, из шести рельсорезных станков три находятся в ремонте, а общая обеспеченность СММ составляет 78%.

«Некорректно говорить о полной обеспеченности подразделения инструментом, принимая во внимание только его общее количество на балансе дирекции. Необходимо в каждом случае разобраться, поступил ли этот инструмент с базы на предприятие, а также проанализировать, какое количество по каждому виду находится в ремонте или нуждается в списании», — отметил председатель Дорпрофжел на КбшЖД Альберт Премилов.

Кроме того, работники пэмээсов сетовали на качество аккумуляторов для переносных радиостанций, а также на организацию и качество питания, представлявшегося инзенским подразделением АО «Железнодорожная торговая компания» на работах в «окна».

Президиум рекомендовал руководству дирекции обеспечить выполнение годового плана в сфере охраны труда, удовлетворить потребности производственных подразделений в исправном инструменте и средствах малой механизации, а также согласовать с выборными профсоюзными органами разработку программ по улучшению условий труда.

МОНИТОРИНГ

Анкета от насилия

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Комиссия по гендерному равенству при Дорпрофжел на Горьковской железной дороге расширит анкету для женщин.

Анкетирование среди работниц предприятий полигона дороги проводят ежегодно в преддверии международного дня ООН «За ликвидацию насилия в отношении женщин», который отмечается 25 ноября. Опрос касается насилия в семье и на рабочем месте.

Сотрудники транспорта, особенно женщины, в связи с особенностями своей профессиональной деятельности — работа в ночное время, отдаленность рабочих мест, взаимодействие с большим количеством людей — подвержены опасности противозаконных действий.

«По итогам опросов прошлых лет двое из ста опрошенных сообщают, что они в том или ином виде подвергались насилию на рабочем месте, — говорит председатель комиссии, председатель ППО Горьковской региональной дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» Татьяна Львова.

Обычно сообщения касаются случаев, когда начальник накричал на сотрудницу или оскорбил ее. Казалось бы, не такое существенное происшествие, однако относится к психическому насилию и тоже имеет негативные последствия.

Опрос анонимный, но, если у заявительницы есть желание, члены комиссии по гендерному равенству расследуют происшествие и прикладывают усилия, чтобы оно не повторилось, — беседуют с виновником, заручаются его обещанием избегать подобных происшествий. В конце концов, это касается доброжелательной атмосферы в коллективе.

«Проводить подобное анкетирование важно еще и потому, что через него женщины будут знать, если столкнутся с давлением, притеснением, насилием, не обязательно на работе, куда обратиться за помощью», — продолжает Татьяна Львова.

В этом году в список вопросов анкеты будут включены новые, касающиеся улучшения условий труда и социальной политики компании в отношении женщин. Респондентки смогут внести свои предложения и высказать пожелания.

СПЕЦОДЕЖДА

Переобуться в кабинете

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

До конца этого года железнодорожницы Октябрьской магистрали получат дополнительную спецодежду.

Напомним, обеспечение бесплатной выдачи спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты (СИЗ) происходит по Типовым нормам. Однако работодатель имеет право, учитывая свое финансово-экономическое положение и мнение выборного органа ППО, усилить по сравнению с Типовыми нормами защиту работников от имеющихся вредных и опасных факторов, а также особых температурных условий или загрязнения.

Дорпрофжел на ОЖД и комитет по совершенствованию условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин Октябрьской дороги провели среди железнодорожниц мониторинг, в рамках которого они попросили обеспечить их дополнительными наименованиями сверх нормы выдачи спецодежды.

Как рассказала первый заместитель председателя Дорпрофжел на ОЖД Татьяна Шебалова, для этого руководство магистрали выделило дополнительные средства — 5,7 млн руб. На эти деньги будет приобретено 720 жилетов утепленных, 256 комплектов термобелья. В первую очередь их направят на предприятия Мурманского и Петрозаводского регионов.

Кроме этого впервые будут закуплены облегченные виды обуви, всего более 1,3 тыс. пар, для удобства женщин при нахождении в помещении.

«Такую задачу нам подсказали приемосдатчики Октябрьской дирекции управления движением», — уточнила Татьяна Шебалова.

Эта категория персонала в соответствии с нормами обеспечивается ботинками и полуботинками. В них удобно исполнять свои должностные обязанности на железнодорожных путях, но не очень удобно потом в них же находиться в помещении при обработке документов.

НОВОСТИ

ПОЧЕТНЫЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЕЙ

В России появится новый нагрудный знак — «Почетный транспортный строитель».

Это произойдет после внесения изменений в приказ Минтранса «О ведомственных наградах Министерства транспорта Российской Федерации».

Как пояснил заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Андрей Карабанов, новым знаком предполагается награждать специалистов и руководителей организаций транспорта:

✓ за личные заслуги в реконструкции и строительстве объектов инфраструктуры воздушного, морского, внутреннего водного, железнодорожного, городского пассажирского, метрополитена и дорожного хозяйства;

✓ за разработку, внедрение и применение новых технологий и материалов, позволяющих повысить качество возводимых объектов транспортной инфраструктуры;

✓ за разработку проектов законодательных и нормативных актов по вопросам деятельности в области строительства объектов транспортной инфраструктуры;

✓ за заслуги в подготовке специалистов и квалифицированных рабочих для строительства транспортной инфраструктуры.

ПОЧТИ ВСЕ УСТРАНИЛИ

В минувшем августе технические инспекторы труда Дорпрофжел на Октябрьской железной дороге провели 27 проверок, выявили 316 нарушений. Почти все они устранены.

Были улучшены условия труда на семи рабочих местах, на 12 объектах улучшены санитарно-бытовые условия.

Например, в Петрозаводской дистанции пути заменили неисправные микроволновые печи. Там же в здании дежурной по переезду установили обогреватель. А в мастерской и насосном помещении базы топлива на станции Сортавала Петрозаводского отдела материально-технического обеспечения обновили светильники.

ЗДАНИЕ ДЛЯ СТАНЦИОННЫХ УПРАВЛЕНЦЕВ

В Рузаевке завершается производственно-бытовое обустройство работников станции, переехавших в отремонтированное здание. Недавно здесь появилась горячая вода — в душевых установили электрические водонагреватели.

Ремонт в здании продолжался почти три года. Сегодня здесь дислоцируется группа станционных управленцев, которые раньше размещались в старом здании локомотивного депо. Помимо служебных кабинетов, на новом месте были обустроены студия и учебный класс, а на первом этаже — раздевалки и душевые комнаты для составителей поездов, сигналистов и операторов поста централизации.

СИГНАЛ
№ 34 (1062) 30 сентября — 6 октября 2021 года

СТРОИТЕЛИ

Кадровый круговорот

Окончание. Начало на 1 стр.

«Восполнить при сложившейся ситуации нехватку кадров очень сложно, — говорит председатель ППО АО «БЭТ» Анатолий Бирюков. — Желание работать на наших заводах изъявляют люди, далеко не всегда обладающие необходимой квалификацией. Неделю походят, увидят, что везде контроль, перерывы регламентированы, покурить, когда вздумается, не позволяет технологический процесс, и многие из новичков увольняются».

А других-то желающих нет. Это серьезная головная боль кадровиков всех девяти заводов АО «БЭТ».

«Колебания заказов создают такие предпосылки: вымываются наиболее ценные кадры, потому что на них есть спрос на других заводах. Получается так: людей сначала вынужденно сокращаем, а потом пытаемся восстановить в должностях. Говорим человеку: «Ты возвращайся, у нас сейчас место есть». Но вернуться, не чувствуя уверенности в завтрашнем дне, — на это мало кто соглашается», — подчеркнул Анатолий Бирюков.

«Мы почему-то каждый раз на те же грабли наступаем, — комментирует ситуацию председатель Совета председателей организаций профсоюза транспортных строителей при ЦК РОСПРОФЖЕЛ Валерий Шипичкин. — Административные работники высшего разряда не стараются ничем удержать людей. В итоге специалисты уходят, а потом, когда появляется перспективный проект, удивляются, что людей нет, и приходится искать их по всей стране. Какое-то странное идет непонимание».

ЗА КОПЕЙКИ НЕ РАБОТАЕМ

В АО «БЭТ» руководство обновилось: ряд заместителей генерального директора — люди новые, не с «железки». Они и про профсоюз-то давно не слышали, удивляются, что он еще существует. А в АО «РЖД-строй» в этом плане все стабильно. И за последние девять месяцев на работу было принято 1,2 тыс. человек. Люди новые, поэтому председателю ППО Анатолию Козину приходится уделять им много внимания. Кстати, на данный момент из них в ряды РОСПРОФЖЕЛ уже вступили 670 человек. С остальными ведется работа.

Основная задача АО «РЖД-строй» на сегодня — строительство Восточного полигона. Расширение БАМа и Транссиба — дело серьезное и непростое. Теперь невозможно кинуть клич комсомолу и получить десятки тысяч рабочих рук. Работать за идею никто не будет. Люди хотят гарантий, достойных зарплат и сносных условий труда.

«С персоналом сегодня сложно, — говорит Анатолий Козин. — Очень трудно там набирать людей, потому что народ разношерстный. И еще — не все проходят медкомиссию. Человек хочет работать, но не проходит по здоровью на определенную специальность. И очень остро стоит вопрос квалификации набираемых работников».

Проблемы с набором кадров существуют и на южном направлении. Объекты у «РЖД-строя» имеются в Керчи, Краснодарском крае, Ростовской и Волгоградской областях, Саратове и Астрахани.

Казалось бы, люди там есть. Это не Сибирь и Дальний Восток с плотностью населения один человек на тысячу километров. Но они не соглашаются работать за низкую зарплату. Если в целом по АО «РЖД-строй» средняя заработная плата около 80 тыс. руб., то в некоторых регионах она значительно отстает от этой цифры. Так, в Ростове-на-Дону средняя зарплата составляет 40 тыс. руб. А ведь строительство железных дорог — дело нелегкое, работа разъездная, — далеко не каждый о такой мечтает.

«Поэтому имеются сложности с набором людей. Стараемся вопрос решить. А в целом работаем, настроение есть, обеспечение удовлетворительное, зарплату получаем, задержек нет», — заключает Анатолий Козин.

ПРОФСОЮЗ ИМ НЕ НУЖЕН

Проблем в комплексе транспортного строительства хватает. «Отсутствие долгосрочного планирования на государственном уровне, наличие просроченной дебиторской задолженности со стороны заказчиков по оплате выполненных объемов работ и смена собственников предприятий. Как следствие последнего — потеря первичных профсоюзных организаций РОСПРОФЖЕЛ. Так было в петербургских компаниях «Мостострой-6» и «Мостоотряд-19», хабаровском «Дальмостострое», новосибирском «Сибмосте», московской «Корпорации «Трансстрой», — рассказывает эксперт департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Юрий Боровков.

Сегодня самая сложная ситуация по-прежнему остается у петербургских метростроителей. Их предприятие — АО «Метрострой» — признано банкротом, введено конкурсное производство. «Правительством Петербурга и банком ВТБ была создана совместная организация под названием «Метрострой Северной столицы», с 13 октября туда должны перевести работников. Организация возьмет в аренду машины и механизмы и приступит к новому этапу строительства метро. Но объемы строительства упали — вместо четырех линий остались две. Потому новой организации не нужно столько работников, сколько было в Метрострое Петербурга — порядка 3,5 тыс. человек, им требуется примерно половина», — говорит председатель ППО АО «Метрострой» Виктор Зорька.

Профсоюз настоял на том, чтобы в АО «Метрострой Северной столицы» были трудоустроены все, кто работал в Метрострое, но теперь, видимо, будет масштабная потеря кадров.

«Людей после увольнения из старой организации берут на срочный контракт с испытательным сроком на три месяца, даже если человек на строительстве метро отработал много лет. И только потом будут делать вывод, годен он или нет для новой организации. Такая позиция у нового руководителя. Отмечу, что мы даже проекта трудового договора еще не видели. Положение по оплате труда есть, но только проект, который никем не подписан. Руководитель АО «Метрострой Северной столицы» Владимир Шмидт на контакт с ППО компании «Метрострой» идет, но открыто заявляет, что не видит профсоюз в структуре своей организации», — уточняет Виктор Зорька.

В данный момент все, кто увольняется из Метростроя, получают, согласно действующему до 2022 года коллективному договору, положенные выплаты. Но переход в новую организацию будет болезненным.

К сожалению, если предприятие признано банкротом, сделать ничего уже нельзя.

Но при реорганизации предприятия существует четкий порядок действий, ведь колдоговор и отраслевое соглашение продолжают действовать.

«Этой теме — что и как делать профсоюзу в условиях реорганизации предприятия — будет посвящен пленум РОСПРОФЖЕЛ, который пройдет в ноябре. В этом сейчас есть острая необходимость», — отметил заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Сергей Тюменев.

> **В данный момент, все, кто увольняется из Метростроя, получают, согласно действующему до 2022 года коллективному договору, положенные выплаты. Но переход в новую организацию будет болезненным.**

Фото Владислава КУЛИКОВА

ВАКЦИНАЦИЯ

ПРОТИВ НОВОЙ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ

Гам-КОВИД-Вак (Спутник V)
Комбинированная векторная вакцина на основе аденовируса, содержащего ген, кодирующий S-белок вируса SARS-CoV-2
Требуется двукратная иммунизация

ЭпиВакКорона
Вакцина представляет собой химически синтезированные пептидные антигены трех разных S-белков вируса SARS-CoV-2
Требуется двукратная иммунизация

КовиВак
В основе вакцины используется коронавирус SARS-CoV-2, который специально обработан так, что лишился своих инфекционных свойств, но при этом сохраняет способность вызывать иммунную реакцию
Требуется двукратная иммунизация

Спутник Лайт
Векторный препарат на основе аденовируса человека, который используется для транспортировки генетической информации коронавируса SARS-CoV-2
Не требует введения второй дозы

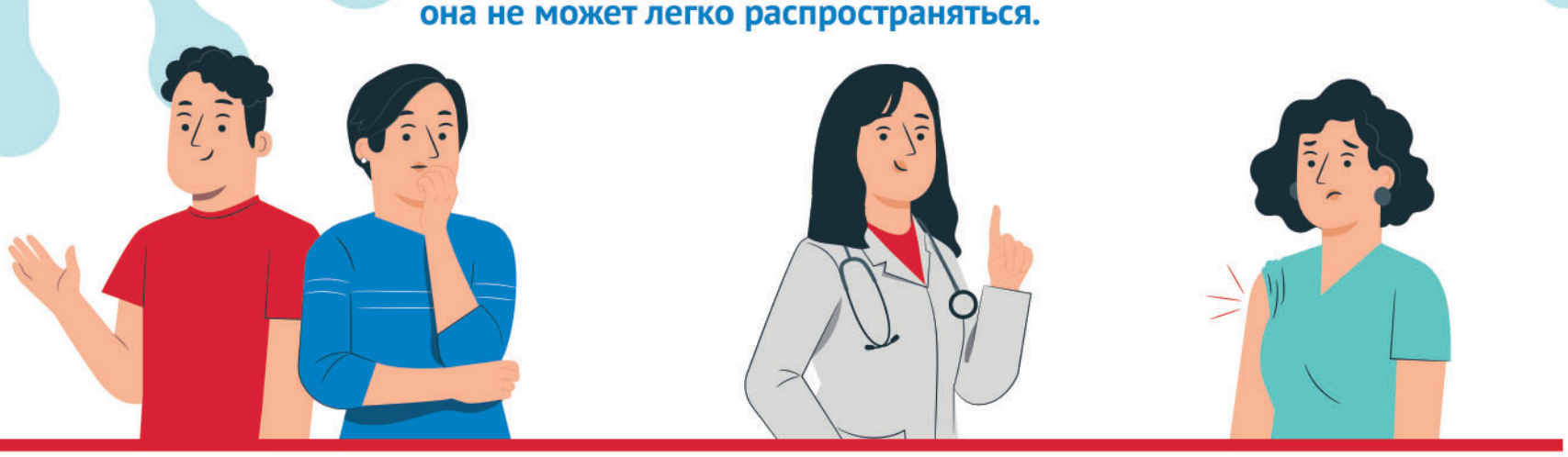
ВАКЦИНЫ БЕЗОПАСНЫ И ЭФФЕКТИВНЫ

Когда вы получаете прививку, ваша иммунная система реагирует так же, как и на любое другое «вторжение», создавая антитела для борьбы с вирусом.

После вакцинации ваш организм запоминает этого конкретного «взломщика». Если вы когда-либо встретитесь с настоящим вирусом, нужные антитела быстро его уничтожат, прежде чем он сможет сделать вас больным.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ИММУНИТЕТ

Когда вы и большинство людей в вашем сообществе невосприимчивы к заразной болезни, она не может легко распространяться.



Имеются противопоказания:
- гиперчувствительность к компонентам вакцины;
- тяжелые аллергические реакции в анамнезе;
- беременность и период грудного вскармливания;
- возраст до 18 лет;
- острые инфекционные и неинфекционные заболевания, обострение хронических заболеваний.

После введения вакцины в первые 1–3 дня возможны побочные явления:
кратковременное повышение температуры, головная боль, слабость, боль и покраснение в месте введения, сыпь и аллергические реакции. Проходят они в течение нескольких дней.

ВАКЦИНЫ ЗАЩИЩАЮТ ВАС И ТЕХ, КТО ВОКРУГ ВАС

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

СИГНАЛ
№ 34 (1062) 30 сентября — 6 октября 2021 года

УВЛЕЧЕНИЕ

«Скамейка дружбы» порадует горожан

Скамейка, изготовленная работниками Уссурийского локомотиворемонтного завода, украсит один из городских парков. Мастера модельного участка литейного производства Анатолий Черевко и Петр Костырко представили ее на конкурс декоративно-прикладного творчества, приуроченного к 155-летию Уссурийска. В итоге из 36 заявленных работ второе место заняла «Скамейка дружбы».

Именно с приходом на завод Анатолия Черевко сформировалась среди коллег творческая атмосфера.

В умелых руках мастера дерево превращается в удивительные скульптуры — живые, теплые, наполненные особым смыслом, и это настроение он старается передать другим.

Анатолий Черевко много работает с податливой, как пластилин, липой, любит березу, непредсказуемый ильм, текстуру которого пытается сохранить или обыграть. Мотив для скульптуры ищет в могучих кореньях. Но запросто может решиться передать в деревянном образе свое видение Иисуса Христа.

«Такие скульптуры требуют чистой покаянной души. Удержать это внутреннее состояние помогает храм», — говорит мастер.

На каждую работу уходит от трех месяцев до двух лет, в зависимости от сложности композиции. Однажды Анатолия попросили сделать Иосифа Сталина. Работа пошла только после того, как он решил сделать его молодым, ищущим свой путь.

Анатолий Черевко с детства чувствовал в себе желание творить.

«Я родился в Еврейской автономной области, в селе Садовое. Сколько себя помню, всегда в руках был карандаш. Бесконечно делал наброски. Рисовал людей, природу. После службы в армии судьба забросила меня в Самару. Там трудился на нефтеперерабатывающем заводе мастером насосных установок, а вечерами бежал к холсту, — рассказывает мастер модельного участка литейного производства. — Постепенно увлекся резьбой по дереву. Собрал в городе таких же, как я, самоучек, мы стали проводить выставки, участвовать в фестивалях, конкурсах.

ФОТО АВТОРА

Творческая работа Петра Костырко и Анатолия Черевко (на фото справа) заняла в городском конкурсе второе место

Новый виток в судьбе перенес меня в Приморье. И снова завод, и снова все мое свободное время занимает творчество».

Анатолий не только увлекается резьбой, но и прекрасно рисует. На его холстах нет ярких, кричащих красок. Мягкие, текучие пастельные оттенки в пейзажах переносят в мир тишины, покоя и созерцания. Зато женские портреты режут взгляд характером и красотой — не канонической, а той, которая складывается из оттенков души и внутреннего огня. Из каждой женщины он делает богиню, и неважно, что в руках у мастера, — кисть или резец.

По словам председателя первичной профсоюзной организации Уссурийского локомотиворемонтного завода Максима Наталенко, каждый год Анатолий участвует в выставках.

«Особенный почерк, самобытность, мастерство помогают завоевывать призовые места. Поэтому Анатолий Черевко сегодня не только организует выставки, но и проводит мастер-классы, делится опытом, вовлекая коллег в мир творчества. И польза от этого двойная: люди раскрываются с новой стороны, получая перезагрузку от тяжелой работы на заводе, и представляют наше предприятие на городских и краевых конкурсах», — отметил Максим Наталенко.

ПРОФЕССИОНАЛ

Найти «болезнь» в металле

В том, что на железной дороге трудятся люди, преданные своему делу, сомневаться не приходится. На вопрос: есть ли герои для статьи среди коллектива, председатель профсоюзного комитета Сибирцевской дистанции пути Дальневосточной дирекции инфраструктуры Дмитрий Мирончук сразу же ответил: «Конечно, — Анатолий Борщ. Буквально на днях его профессионализм помог предотвратить излом рельса».

Жизнь начальника участка диагностики Сибирцевской дистанции пути Анатолия Борща напоминает бесконечную круговерть из звонков, документов, нестандартных ситуаций и поиска правильных решений. По долгу службы и для поддержания профессиональной формы Анатолий пару раз в неделю выходит в «поле». Он наматывает километры по перегонам и визуально, как доктор, определяет больные рельсы. Если сравнить этот ритм со спортивным, то получится нагрузка стайера международного класса и стрелка такого же уровня одновременно. На это сравнение он лишь улыбается.

«Первые годы я очень любил работать на путях. А сейчас научился совмещать практику с руководящими обязанностями», — говорит он.

В тот день, 31 августа, Анатолий Николаевич с удовольствием сменил кабинет на просторы приморской тайги. Ему предстояло осмотреть перегон Тихоречное — Буянки. Это малодеятельная ветка, которая связывает станции Сибирцево и Новочугевку. Но хоть и зовется она так, функцию выполняет серьезную, пропуская пригородные пассажирские поезда, грузовые составы с лесом и углем, маневровые тепловозы, дрезины и прочую обслуживающую путь технику.

Остродефектный рельс он увидел сразу. Это обывателю кажется: что в этом особенного? А теперь представьте — солнце, палящее так, что рельсы вот-вот расплавятся. И тонкую, как человеческий волос, трещину длиной сантиметра три, да и еще с той стороны, с которой ни один дефектоскоп не может определить повреждение, потому что не доходит сигнал. Такое под силу только профессионалу.

«Это очень серьезное нарушение, которое устранить необходимо в считанные часы, — говорит Анатолий. — Осенью, когда начинаются резкие перепады температур — утром — ноль, а днем — 20 градусов тепла, рельсы становятся особенно уязвимыми и хрупкими, могут под тяжелым весом поезда лопнуть. Поэтому и приходится держать на контроле каждый километр, следить за состоянием, проводить профилактику».

Анатолий на железной дороге не новичок. Он с детства видел обратную сторону красивой картинки: как мощные поезда с громким сигналом уносятся вдаль. Его родители трудились в депо: отец — слесарил, мама отмывала тепловозы от мазута перед покраской. Сын же мечтал пойти дальше — в машинисты, и трудности его совсем не пугали.

«Но в итоге не прошел медкомиссию и поступил в Уссурийский железнодорожный техникум на специальность «путевое хозяйство», — рассказывает он. — В 2007 году полгода поработал в ПМС-18, а потом перевелся в Сибирцевскую дистанцию пути оператором дефектоскопной тележки».

Азы профессии осваивал в процессе. Анатолий считает, что три — пять лет необходимо для того, чтобы научиться слушать металл и ставить диагноз по звуку.

«Я начинал на дефектоскопах, уже в те годы оборудованных видеорегистраторами, похожими на автомобильные. Они фиксировали дефектограмму прохода рельса, которую потом изучал расшифровщик в специальной компьютерной программе, — рассказывает он. — Все бы ничего — толкаешь себе тележку по пути и внимание концентрируешь. Но как только сигналист извещает о приближении поезда, надо реагировать мгновенно и четко отработанным приемом убрать аппарат с пути. А потягайте вес в 80 кг — раз так 50 за день. Мои ребята привычны к серьезным нагрузкам».

Кроме выносливости, дефектоскопист должен обладать хорошим слухом. Ультразвуковые волны, как рентген, просвечивают рельс и фиксируют трещины, проблемы.

«Работа хоть и напряженная, монотонная, но при этом интересная, — говорит Борщ. — На путь надо выходить и в жару, и в мороз. Ответственность при этом серьезнейшая. И даже, несмотря на технический прогресс, когда путь исследуют с помощью путеизмерителей или дефектоскопной мобильной лаборатории на колесах (УАЗ «Патриот»), визуальный осмотр необходим. Это как контакт врача с пациентом, который позволяет быстрее выздороветь или не заболеть».

Подумывает начальник участка диагностики и о дополнительной нагрузке — о роли общественного инспектора по безопасности движения поездов. «Думал об этом. Это важное направление в работе, которое мне интересно. Да и профессионально готов замечать неполадки не только в своем хозяйстве, но и у смежников», — отметил Анатолий Борщ.

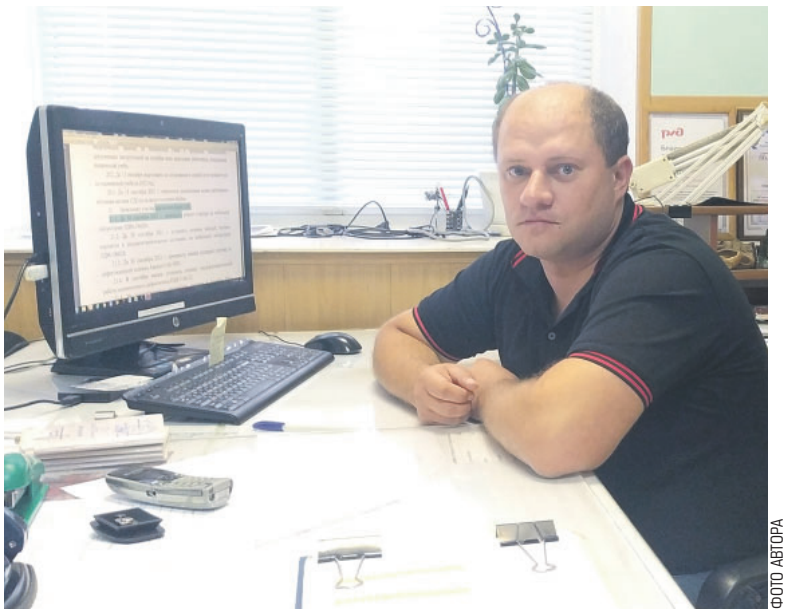


ФОТО АВТОРА

Анатолий Борщ в детстве мечтал стать машинистом локомотива, а призвание обрел в дистанции пути

Материалы подготовила **Екатерина БЕЛОВА,** Дорпрофжел на ДВЖД Владивосток

КОНКУРС

Привитые везунчики

СВЕТЛАНА ИВАНОВА,
внеш. корр. «Сигнала»

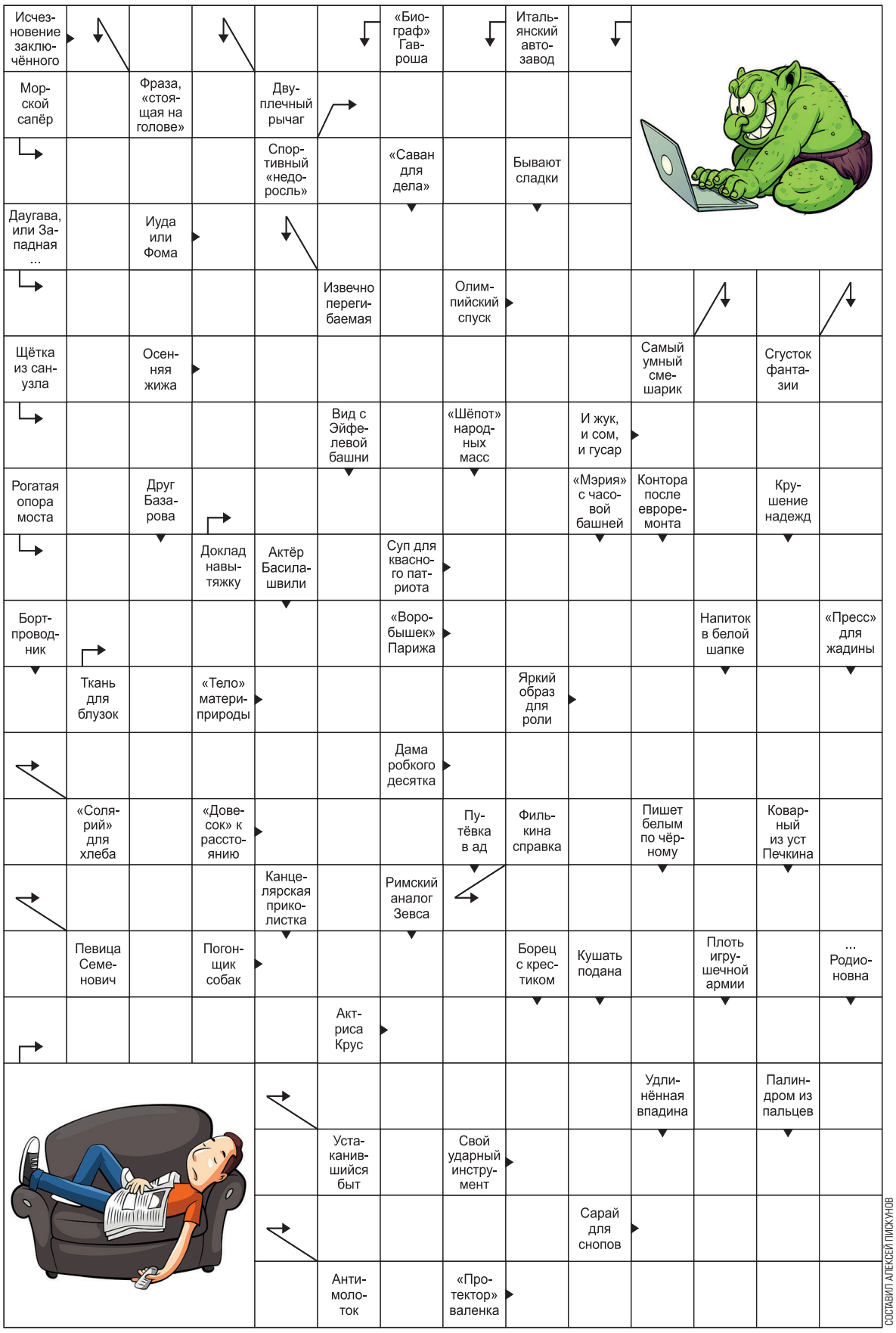
В первичке сервисного локомотивного депо Таганай компании «СТМ-Сервис» прошел конкурс «Мой счастливый электронный профсоюзный билет».

Его участниками стали члены профсоюза, привитые от коронавирусной инфекции.

В день проведения конкурса в депо было вакцинировано 122 работника. Но четверо из них не являются членами профсоюза, поэтому призы — три главных и 10 поощрительных — разыграли среди 118 человек.

Как рассказал председатель ППО депо Владимир Маховиков, в числе счастливчиков оказались и руководители, и специалисты, и рабочие. А первый приз выиграл работник производственного участка Бердяуш Василий Бисеров.

После везунчики пришли в профком, предъявили электронный профсоюзный билет, сертификат о вакцинании, и ответили на три вопроса по истории депо, общества «СТМ-Сервис» и РОСПРОФЖЕЛ, и лишь после получили выигранные призы. А видеоролик, снятый во время проведения конкурса, а также слайды, разъясняющие необходимость вакцинации, сейчас демонстрируются на телевизоре, установленном в фойе административного здания предприятия.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 33

По горизонтали: Минимум. Безе. Гарфилд. Вега. Поза. Гелиос. Посол. Вред. Лист. Льгота. Нажим. Спирс. Альфа. Миди. Дело. Варяг. Крона. Слив. Камин. Тигр. Кук. Арфа. Страда. Джаз. Инна. Банк. Лязг. Шнур. Гага. Дока. Омар. Кворум. Ряд. Лафа. Раба.

По вертикали: Передовая. Мегаполис. Нарез. Маис. Медведь. Олимп. Автор. Гель. Игорь. Слава. Идеал. Смоква. Адвокат. Лиана. Фея. Рамка. Гонка. Иуда. Инженер. Разброд. Фингал. Анкара. Салака. Раздор. Гора. Лама. Куб.

ВСТРЕЧА

Очень дружная семья

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Они повстречались три года назад — Арсен и Татьяна. На лыжных гонках, организованных РФСО «Локомотив». Два железнодорожника. И теперь у них большая, шумная и очень дружная семья Михеевых. И растят они четверых детей! Как так — четверо за три года?

Не каждому мужчине дано стать детям супруги другом. А Арсен (на фото слева) смог. Он им и друг, и наставник, и папа.

«У Матвея с Машей разница небольшая, чуть меньше двух лет. Она помладше, занимается лыжными гонками. Матвею я говорил, что мужчина должен уметь за себя постоять, и вот он уже третий год, с шести лет, занимается дзюдо. И грамоты есть за призовые места. Старшая Варвара девяти лет — гимнастка. Самая младшая у нас Марта, ей только 2,5 годика, но, глядя на нас, она тоже пытается повторять какие-то упражнения, когда утром все делают зарядку».

Так заведено у них в семье — 15 минут перед школой отдаются физическим упражнениям. Сам Арсен со спортом с детства дружен, с третьего класса всерьез занимался дзюдо, позже подумывал о том, чтобы стать тренером. Но когда пришло время выбирать профессию, подумав наперед, посчитал, что слишком низко оплачивается этот труд, а жизнь вокруг кипит дорогая. И получил строительное образование. Работал по специальности, и в принципе это созидательное дело ему нравилось.

На железную дорогу пришел по совету друга, работавшего дежурным по депо в локомотивном эксплуатационном депо им. Ильича. «Он на Белорусском ходу работал, а я на Киевский попал. Год отучился по целевому направлению в Туле и как устроился в депо помощником, так 12 лет здесь и работаю. Я легко обучаемый, хоть из другой специальности пришел, сложностей не возникло. И в коллектив легко влился. Стал машинистом электровоза. Другой работы не искал, не люблю бегать туда-сюда», — рассказывает о себе Арсен Михеев.

Поступив в депо, узнал про профсоюз, про хороший соцпакет и про проводимые мероприятия. Спортивные — вот что было для него главным. И стал активно участвовать.

«Когда начал здесь работать, тренировки по борьбе стал посещать реже, времени уже не хватало. И я начал осваивать велосипед. Мне тогда было 25 лет, и занятия велоспортом понравились», — вспоминает Арсен.

В Калуге, где Арсен Михеев родился и в то время жил, знакомые ребята-профессионалы поставили ему технику езды, и довольно быстро он стал ездить на хорошем уровне — благодаря свой физподготовке.

> **Силу и выносливость, конечно, тоже развивает. На велосипеде еще и умственные способности нужны, потому что нужен полный контроль техники, дороги, прохожих**

«Самое главное качество, которое развивает спорт, — дисциплина. Силу и выносливость, конечно, тоже развивает. На велосипеде еще и умственные способности нужны, потому что нужен полный контроль техники, дороги, прохожих — чтобы никого не сбить и самому не упасть», — рассуждает Михеев.

«Михеевы все молодцы. Дружные, спортивные, активные. Всегда принимают участие в соревнованиях за наше депо, никогда не отказываются. И это притом, что супруга работает на другом предприятии», — говорит председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо имени Ильича Ирина Манахова.

Вот и сейчас Арсен с Татьяной стали членами новой команды по триатлону, созданной на МЖД. И начальник дороги недавно отметил благодарностью спортивные заслуги Арсена.

Сейчас Арсену 36 лет. Говорит, что с возрастом и наличием семьи со спортом стало чуть сложнее, появились другие заботы: «В планах на будущее — детей хорошо воспитать. Кто-то из них, быть может, со спортом жизнь свою свяжет, а кто-то на железную дорогу придет. Не знаю, как что сложится, но хотел бы».

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА АРСЕНА МИХЕЕВА

ХОККЕЙ

Кубок взяли дебютанты

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на ОЖД
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

В Бологом прошел VI Кубок Дорпрофжел на Октябрьской железной дороге по хоккею с шайбой.

Участники турнира прибыли в Бологое практически со всего полигона дороги. Кроме хозяев льда свои команды представили Мурманск, Кемь, Санкт-Петербург, Москва. Также приехали хоккеисты ГУП «Петербургский метрополитен». Команды разделили на две группы, каждой из которой предстояло по два матча с соперниками.

Первый игровой день открыли хоккеисты Санкт-Петербурга — победители прошлогоднего турнира, и Москвы. Матч оказался богатым на голы, 5:3 в пользу дебютантов турнира из столицы. И даже прохлада в ледовой арене не мешала болельщикам — на площадке была жара. Шесть матчей, по итогам которых были распределены пары плей-офф.

Второй игровой день начался с баталии хоккеистов Мурманского железнодорожного узла и ГУП «Петербургский метрополитен». Мурманчане проиграли 1:3 и заняли 6-е место в итоговом протоколе.

Матч за 3-е место стал настоящим украшением турнира. Команды Санкт-Петербурга и Бологого показали спортивный азарт и настоящее стремление к победе. Никто не хотел уступать. Основное время завершилось со счетом 4:4. Овертайм, несмотря на большое количество моментов у обоих ворот, также завершился вничью. На радость болельщикам в серии буллитов удачливее стали хозяева турнира — команда Бологого.

В финале же сразились представители Кеми и Москвы. Дебютанты турнира из столичного региона продемонстрировали более слаженную и четкую игру. Итог — 6:3 в их пользу.

По словам капитана команды победителей, главного инженера станции Тверь Ивана Колчанова, удалось собрать команду, способную показывать хорошую игру и результат. Также он поделился рецептом поддержания спортивной формы — вечерние тренировки три раза в неделю после работы.

После награждения команд лед арены был снова готов к приему гостей — для болельщиков начался час массового катания на коньках.

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ОЖД

Прохлада в ледовой арене не мешала болельщикам — на площадке была жара

ВЕЛОПРОБЕГ

Тысяча километров за пять дней

СВЕТЛАНА ИВАНОВА,
внеш. корр. «Сигнала»

Более 1 тыс. км проехали участники велопробега, приуроченного к 80-летию Битвы под Москвой.

Два авангарда этого пробега состояли из десяти человек каждый. Одна группа железнодорожников Московской магистрали объезжала столицу с севера по маршруту Коломна — Александров — Дмитров, другая — с юга с заездом в Коломну, Тулу, Калугу. Местом встречи и конечной точкой стал военно-патриотический парк культуры и отдыха ВС РФ «Патриот» в Кубинке.

Маршрут символизировал большое кольцо МЖД, часть которого была построена именно в годы войны. На его преодоление ушло пять дней. С погодой, правда, велосипедистам не очень повезло — сентябрь этого года в московском регионе выдался холодный, дождливый и ветреный.

Однако испытания — а железнодорожники не просто ехали через дождь, но и несли флаги — только сплотили участников команд, которые, по их признанию, до велопробега знакомы друг с другом не были.

Ехали с остановками — в уже упомянутых городах проводились митинги у монументов защитникам Москвы, возложение к памятникам и обелискам цветов и венков. Участников велопробега Дорпрофжел на МЖД встречали представители местной администрации, некоторые из которых даже организовали концерт и торжественные мероприятия для них.

В парк «Патриот» оба авангарда прибыли одновременно, как и было запланировано, замкнув, таким образом, кольцо вокруг столицы.

А после прошел митинг у бронепоезда БП-43, подаренного парку в прошлом году компанией «РЖД».

«Все меньше остается тех, кто защищал нашу страну и столицу от фашистских захватчиков. Тем больше ответственность, которая лежит на нас в сохранении памяти о подвиге нашего народа в сражениях Великой Отечественной войны», — подчеркнул на митинге председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев. — Я благодарю за эти ответственность и память всех участников велопробега, которые преодолели этот сложный многокилометровый маршрут».

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Дмитрий ШУЛЯНСКИЙ,
председатель Дорпрофжел на МЖД:

— Наша акция — дань памяти всем защитникам столицы, в том числе железнодорожникам, доставлявшим осенью 1941 года в Москву сибирские дивизии, которые помогли отбросить фашистских захватчиков от столицы. Мы готовили велопробег почти три месяца, не угадали, наверное, только с погодой, но наши ребята — большие молодцы, никто не сошел с маршрута.

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА МЖД

ФУТБОЛ

Железнодорожники против полицейских

ФОТО АВТОРА

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Неожиданным для победителей и побежденных стал результат товарищеского матча по футболу между командами полиции и железнодорожников Кирова, собранными на поле Дорпрофжел на Горьковской магистрали.

Несмотря на холодную погоду, на поле стадиона «Локомотив» было очень жарко. Уверенную победу одержала команда железнодорожников, обыграв соперников со счетом 7:1.

Игра получилась такой зрелищной и эмоциональной, что сразу после ее окончания руководство структурного подразделения Дорпрофжел на ГЖД Кировского региона и кировского линейного отдела МВД России на транспорте приняли решение проводить подобные матчи ежеквартально. А еще решили вручить призы, пусть и разные, всем без исключения игрокам. К примеру, вратарю команды МВД достался теннисный набор.

«Такая реакция на матч стала следствием потребности в спортивной активности после долгой пандемийной изоляции, — говорит капитан команды железнодорожников, машинист эксплуатационного-локомотивного депо Лянгасово Михаил Халевин.— Поэтому мы восприняли приглашение к игре от дорожного профсоюза как приглашение на праздник. Несмотря на проигрыш, даже команда соперников решила смонтировать небольшой фильм о прошедшей игре».

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

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

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

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

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в электронном каталоге АО «Почта России» — ПП331
Общий тираж: 96 880 экз.
Номер подписан: 28.09.2021 г. №