



РЕШЕНИЕ

Вернули «безаварийку»



Председатель ППО пассажирского вагонного депо Новосибирск Олег Смирнов (в центре) держит на контроле актуальные для трудового коллектива вопросы

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,
Дорпрофжел на ЗСЖД
НОВОСИБИРСК

Работникам пунктов технического обслуживания вагонного депо Новосибирск вернули вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов.

В 2010 году, в период образования и реформирования «Федеральной пассажирской компании», пункты технического обслуживания (ПТО) пассажирского вагонного депо Новосибирск переименовали на уровне штатного расписа-

ния в участки формирования пассажирских поездов Западного и Восточного парка. Смена названия не изменила производственного процесса, работники, как и прежде, занимались текущим ремонтом и техническим обслуживанием подвижного состава.

Через два года, при вводе в действие нового Положения о вознаграждении работников за обеспечение безопасности движения, расширяющего список премируемых профессий с трех до восьми, а также на фоне усиления контроля за точностью применения формулировок норматив-

ных документов, оказалось, что представителей ряда профессий в недавно переименованных ПТО лишили прав на вознаграждение. Ведь в Положении целый перечень имеющих право на вознаграждение был приписан исключительно к ПТО, которые в депо Новосибирск были переименованы.

Из-за «бумажной» несогласованности названий производственных участков права на ежегодное вознаграждение за безаварийный труд лишились начальники и мастера, бригадиры, слесари по ремонту подвижного состава, электрогазосварщики участков формирования пассажирских поездов Западного и Восточного парков.

«Впервые о проблеме, ставшей актуальной для всего трудового коллектива, профсоюзная организация депо заявила в 2014 году, — рассказал председатель профкома пассажирского вагонного депо Новосибирск Олег Смирнов. — Совместно с руководством предприятия вопрос поднимался на всех уровнях. Изначально к переименова-

нию участков назад в ПТО в компании подошли как к нецелесообразному действию, но потом — совместными усилиями — все же получилось прийти к пониманию проблемы, и решение склонилось в сторону интересов работников».

В июле 2018 года вышло распоряжение АО «ФПК» об обратном переименовании участков формирования пассажирских поездов в пункты технического обслуживания. Это полностью решило проблему.

Сумма вознаграждения, ежегодно выплачиваемого ответственным, профессиональным и дисциплинированным работникам, практически приравнивается к размеру оклада или месячной тарифной ставки. В 2019 году, благодаря социальному диалогу и партнерским отношениям профсоюза и администрации, 39 работников ПТО пассажирского вагонного депо Новосибирск, что составляет около 8% от штата предприятия, получили вознаграждение за безопасность движения поездов по итогам работы за 2018 год.

ДЕТАЛИ

Вознаграждение за обеспечение безопасности движения является важным стимулом для производственных достижений. Оно стимулирует рост ответственности и профессионализма работников, мотивирует на выявление и устранение технических неисправностей, повышает эффективность труда. При его выплате оценивается личный вклад работников в улучшение показателей безопасности движения и обеспечение надежности работы технических средств, обнаружение и оперативное устранение отказов, повышение квалификации, участие в наставничестве и общественной работе.

БРИГАДЫ ТЕРЯЮТ ВРЕМЯ

СТР. 2

**В БОЙ ОТПРАВИЛИ
НОВИЧКОВ**

СТР. 3

**ДЕВУШКА, ЛОМАЮЩАЯ
СТЕРЕОТИПЫ**

СТР. 6

**КОГДА НОГИ
НАЛИВАЮТСЯ СВИНЦОМ**

СТР. 8

НОВОСТИ

НУЖНА НОВАЯ ПРОГРАММА

В Москве с 20 по 22 мая пройдет X съезд Федерации независимых профсоюзов России. На профсоюзный форум будет избрано около 700 делегатов.

Цель его проведения состоит в необходимости проанализировать работу Федерации независимых профсоюзов России и принять новую Программу в связи с острыми социальными вызовами, дать старт проведению отчетно-выборной кампании в профсоюзах.

ЖИЛЬЕ НА ПЕРЕГОНЕ

Накануне летней путевой страды Дальневосточной дирекции по ремонту пути переданы в пользование 277 служебно-технических вагонов, предназначенных для работников, участвующих в ремонтно-путевой кампании, а также для проживания локомотивных бригад. Из них 18 вагонов предназначены для санитарно-бытового обеспечения, 17 — для приготовления и принятия пищи.

ЛОЯЛЬНЫХ СТАЛО БОЛЬШЕ

Итоги конкурса на лучшую организацию работы по привлечению партнеров к профсоюзной программе лояльности подвели в Дорпрофжел на КбшЖД. В нем участвовало более 20 председателей и активистов профсоюзных организаций.

Победителями признаны электромеханик Самарского регионального центра связи ОАО «РЖД» Владимир Иванов и председатель ППО вагонного участка Ульяновск АО «ФПК» Маргарита Суворова.

«Конкурс поспособствовал развитию программы лояльности. За пять неполных месяцев к ней подключились свыше 90 торгово-сервисных предприятий, готовых предоставлять скидки и другие бонусы предъявителям электронных профсоюзных билетов», — отмечает заведующий отделом социальной сферы Дорпрофжел на КбшЖД Олег Зайченко.

Расширилась и география партнерских предложений. В программу вступили предприниматели и компании Кузнецка и Сызрани, Кинеля и Тольятти, Стерлитамака и Безенчуна.

ТЯГА

Бригады теряют время

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В эксплуатационном локомотивном депо Сургут складывается неблагоприятная ситуация с переотдыхом локомотивных бригад в пунктах оборота. Только в апреле было зафиксировано почти 130 случаев нарушений режима труда и отдыха машинистов и их помощников.

«Такая ситуация возникла с начала апреля, — говорит председатель ППО депо Сургут Андрей Козлов. — Например, 10 апреля бригада была в поездке девять часов, а в доме отдыха провела — 14. А в подменном пункте Демьянке переотдых в каждом случае составляет от 14 до 18 часов. В Дирекции управления движением ситуацию объясняют началом летних путевых работ. Однако они начались только в мае, и



Отдых локомотивных бригад возможен до 12 часов во время летних путевых работ

больших «окон» в апреле еще не было».

Напомним, что во время летней путевой кампании, по нормативным документам ОАО «РЖД», продолжительность отдыха бригад в ДОЛБ может составлять до 12 часов. В остальное время — 50% от отработанного времени.

«Слишком длительный отдых в ДОЛБ —

больная тема каждого депо, но такого количества лишних часов у нас не было давно, — говорит Андрей Козлов. — В отличие от следования пассажиром, это время не оплачивается. Так что это просто потерянное время. Машинисты и помощники и не работают, и ничем полезным заняться не могут. Такое

бесцельное ожидание негативно сказывается на их работоспособности и эмоциональном состоянии».

О сложившейся в Демьянке ситуации знают в Дорпрофжел на Свердловской дороге.

«Увеличение количества часов отдыха локомотивных бригад, превышающего нормы, связано

с непарностью поездов. В северном направлении идет большое количество порожних составов. А из-за того, что там погрузка немного снизилась, обратно грузовой вагонопоток идет в меньшем объеме. Кроме того, в Демьянке в ноябре прошлого года после реконструкции открылся дом отдыха.

До этого проживание там было ограничено. Сейчас в Демьянке отдыхают бригады не только из Сургута, но и Тюмени и Тобольска. Но Свердловская дирекция управления движением, к сожалению, почему-то не регулирует возросший оборот бригад», — прокомментировал ситуацию заместитель председателя Дорпрофжел Игорь Южаков.

Однако после того, как Дорпрофжел обратился в Дирекцию управления движением, жалоб от машинистов на «переотдых» стало поступать меньше.

КОРОТКО

ТЕПЛО ПРИШЛО В ЦЕХ

Ремонт в производственных помещениях моторвагонного депо Апрелевка, ускоренный проверкой, проведенной технической инспекцией труда РосПРОФЖЕЛ, окончательно завершён.

Как сказано в письме за подписью начальника Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава Андрея Казакова, в рамках мероприятия «Децентрализованная система газового отопления производственных помещений» в депо Апрелевка проведены пуско-наладочные работы, что позволило обеспечить подачу газа в цеха ТР-2, ТР-3, ТР-1. В холодное время года там будет тепло.

РАБОТАЕТ НАСОС

В Магнитогорскую дистанцию пути вернули водоснабжение. В конце февраля в профком предприятия поступило обращение от работников линейного участка № 3 дистанции о том, что в табельной на станции Супряк нет водоснабжения. Причина — перегоревший насос. У работников не было возможности после смены не только помыться в душевой, но и просто вымыть руки перед обедом.

Председатель первички Татьяна Репина обратилась к начальнику Магнитогорского производственного участка Дирекции по тепловодоснабжению, который сообщил, что о проблеме им известно, заявка на приобретение насоса отправлена, но нет денег. Шло время, а воды так и не было. Тогда Татьяна Репина отправила представление уже на имя руководителя дирекции. И буквально через месяц в телефонной трубке она услышала радостное известие. «Татьяна Васильевна, насос установлен, водоснабжение налажено. Спасибо вам за содействие, за то, что болеете за нас душой», — сообщил монтер пути Салават Сабитов.

ПРАЗДНИК

Сняли фильм о войне



ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

Работники Уссурийского локомотиворемонтного завода сняли фильм о Великой Отечественной войне. В каждом кадре — тяжелые испытания, которые выпали на долю детей, женщин и стариков, заменивших мужчин у станков.

Фильм создали при поддержке первичной профсоюзной организации предприятия. Ребята

из молодежного актива завода искали героев, подбирали натуру, снимали и монтировали.

«Документальной кинохроники о том, как работал паровозоремонтный завод (ныне УЛРЗ) в годы войны, практически нет. Поэтому мы попытались ее воссоздать по рассказам очевидцев и на основе архива фотографий, сохранившихся в музее», — рассказала специалист по связям с общественностью Уссурийского локомотиворемонтного завода Оксана Недбайло.

Фильм черно-белый, так как киноповествование о войне и подвиге народа по замыслу авторов не стоило показывать в цвете. Натурой стали цеха завода, где сохранились старые станки. Главным символом фильма стал паровоз «Лебедянка», который базируется в моторвагонном депо Первая Речка во Владивостоке.

Главных персонажей сыграли работники завода, студенты Приморского краевого колледжа культуры, Уссурийского суворовского военного училища.

СТУДЕНТЫ

Дороги добра

МАРИЯ БОНДАРЕНКО,
Дорпрофжел на СМЖД
РОСТОВ-НА-ДОНУ

Молодежная акция студентов Ростовского университета путей сообщения прошла в Крыму.

Студенты и преподаватели РГУПС, руководство

Дорпрофжел на СМЖД, Крымской железной дороги, студенты учебных заведений Керчи, Симферополя и Севастополя, рабочая молодежь Крымского полуострова приняли участие в акции «Дороги, которые нас объединяют».

Как рассказала заместитель председателя

Дорпрофжел на СМЖД Маргарита Королева, 45 талантливых юношей и девушек путешествовали по городам Крыма с концертной программой.

А в прошлом году РГУПС встречал студентов Симферопольского техникума железнодорожного транспорта.



ПОМОГЛИ С АРИФМЕТИКОЙ

Пятерым дежурным по поезду Пензенской дистанции пути выплачен начисленный ранее заработок — в общей сложности более 18 тыс. руб. Как рассказала председатель ППО дистанции Ирина Андрияшина, с подачи профсоюзной организации было установлено, что людям оплатили не все отработанные ими часы. Недоразумение исчерпано — нарушение законодательства устранили.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Выбор Могильникова



Нелегкий выбор пять лет назад стоял перед Максимом Могильниковым: сделать карьеру на производстве или выступать от

лица работников перед работодателем, защищая их интересы и права. О его выборе, мотивации, достижениях в работе сегодняшняя беседа.

— Почему вы решили стать председателем профорганизации сервисного локомотивного депо Иркутское, а затем и заместителем председателя ППО ООО «ЛокоТех-Сервис»?

— Я всегда занимал активную жизненную позицию. Участвовал в профсоюзных мероприятиях. Это стало первым шагом на пути к должности председателя первички.

В 2014 году работал мастером автоматного цеха. Трудовой путь шел по нарастающей. И вскоре пришлось выбирать — в перспективе стать заместителем начальника депо или начать профсоюзную карьеру. С товарищами по работе у меня сложились доверительные отношения. Но главной мотивацией было желание помогать людям. Четкое представление о задачах профсоюза помогло мне набрать 90% голосов.

— Какое, на ваш взгляд, самое большое достижение в профсоюзной работе?

— Общая профсоюзная победа — возврат работникам незаконно невыплаченных 20 млн руб. Руководители компании, основываясь на сомнительных экономических фактах, «сэкономили» на премии всего филиала.

При помощи правового инспектора Иркутского филиала Дорпрофжел на ВСЖД Светланы Журавлевой удалось найти юридическую зацепку в документах компании и вернуть деньги. Тогда работники только нашего предприятия получили около 1,5 млн руб., а если учитывать, что в составе филиала 12 депо, то сумма составила более 20 млн.

Председатель должен бороться за каждого человека. Когда в депо отменили Положение о выплатах за преданность компании, на предприятии пошла волна увольнений. Профсоюз был против этой непопулярной меры и настаивал на продлении действия документа. В итоге Положение заменили системой мотива-

ционных выплат. На прежнем уровне оставить размер суммы выплат не удалось, но люди увидели нашу работу, и буря недовольства стала угасать.

А вот другой случай. Работникам пункта технического обслуживания Запад не в полном объеме начислили выплаты за работу в праздники. После проверки и встречи с работодателем людям вернули положенное.

— Как проходит ваш рабочий день?

— Он начинается с проверки электронной почты, внимательно читаю письма, чтобы не пропустить важной информации. Если могу часть поступивших вопросов снять сразу же, то занимаюсь их решением. Затем иду в отдел кадров, проверяю наличие документов для согласования и рассмотрения. Если не получается решить какой-либо вопрос или что-то не ясно, за помощью обращаюсь к руководителю Иркутского филиала Дорпрофжел Сергею Жуйкову.

Во второй половине дня обязательной мой путь лежит в коллективы, где общаюсь с людьми в цехах или выезжаю на пункты технического обслуживания Большой Луг, Запад, Слюдянка. От работников узнаю о реальных проблемах. Обсуждаем и решаем вопросы исправного инструмента, наличия спецодежды и обуви, санитарное состояние комнат приема пищи.

Мой кабинет всегда открыт для работников. В любое время они могут прийти с вопросом.

— Каким должен быть председатель ППО?

— Члены профсоюза — люди разных возрастов, характеров, уровней образования и увлечений. К каждому нужно найти подход. При решении проблемных вопросов председатель должен уметь контролировать не только свои эмоции, но и других людей.

Этот навык с годами крепнет во мне и становится отличным помощником. Председатель постоянно должен повышать квалификацию в вопросах охраны труда и права, развивать профессиональные качества. Необходимо идти в ногу со временем — пользоваться компьютерными программами, мессенджерами и применять их в профсоюзной работе. Но самое главное — живое общение с членами профсоюза. Поэтому я никогда не упускаю возможность побывать в коллективах и поговорить с людьми.

АКЦИЯ

Накрутили километры

В велопробеге, посвященном 45-летию начала строительства БАМа, приняли участие более 80 учеников железнодорожной школы-интерната №22.

«Когда РОСПРОФЖЕЛ инициировал велоакцию, мы решили ее поддержать, — говорит директор школы-интерната № 22 ОАО «РЖД» Наталья Заиграева. — Тем более что у нас все для этого есть: стадион со специальным покрытием,

желание детей и поддержка профсоюза».

Перед началом старта мальчишкам и девчонкам рассказали об истории Байкало-Амурской магистрали и ее значимости для страны.

Соревнования проводились среди учащихся 3–10 классов. Ребята на скорость преодолели расстояние на школьном стадионе. Для каждого класса была определена своя дистанция. В общей сложности школьники накрутили 280 км.

А на трибунах за участников болела вся школа. «Нам, взрослым, самим захотелось сесть на велосипеды», — улыбается ведущий специалист Улан-Удэнского филиала Дорпрофжел на ВСЖД Валерий Горшков.

По словам Натальи Заиграевой, в планах — сделать велопробег ежегодным. Возможно, уже этой осенью пройдет «Семейный веломарафон», в котором примут участие и школьники, и родители.

ШМПЛ

В бой отправили новичков

Состав участников Школы молодого профсоюзного лидера Иркутского филиала Дорпрофжел на ВСЖД в этом году полностью обновился.

По словам руководителя филиала Сергея Жуйкова, работа участников ШМПЛ предыдущих лет сегодня не эффективна. Большинство проектов, которые они представили и защитили, так и остались не реализованными. Поэтому было решено, что в этом году участвовать в Школе будут только новички. Это поможет перезагрузиться проекту, а участникам и тренерам — начать работу с нуля.

«В команде должны быть и генераторы идей, и те, кто реализует задуманное. Практика показывает, что проекты создавать ребята научились, пришло время их воплощать в жизнь», — говорит Сергей Жуйков.

В этот раз на Школе были презентованы проекты, которые уже начали внедрять на производстве. Например, «Стенд визуализации укомплектования железнодорожников СИЗ и сигнальными принадлежностями». Он подскажет работнику, выходящему на путь, насколько правильно он экипирован спецодеждой и необходимым инструментом. На одной стороне стенда закреплен плакат с изображением работника со всеми нормами выдачи СИЗ, а с другой — зеркало.

«Перед выходом на путь работник смотрит в зеркало и сравнивает свой вид с изображением на плакате, проверяя, не забыл ли он что-то», — рассказала одна из авторов проекта — специалист по охране труда станции Иркутск-Сортировочный Юлия Анциферова.

Стенд уже установили на посту составителей поездов станции Иркутск-Сортировочный. Совместно с коллегами-разработчиками — главным инженером Константином Ващуком и инженером Вади-



мом Рыбаковым — были оформлены информационная карта и патент. В дальнейшем молодые специалисты планируют сделать такие стенды для приемщиков поездов, монтеров пути, электромонтеров, осмотровиков вагонов и механиков СЦБ.

Защитили ребята и идеи, которые пока что еще на бумаге. Так, мастер вагонного эксплуатационного депо Иркутск-Сортировочный Виктор Трепалин и электромеханик дистанции СЦБ Иван Каратуев предложили сделать браслеты для работающих на пути. Браслеты предупредят их о приближающемся поезде и предотвратят наезд поезда на людей. Принцип работы заключается в установке датчика на рельсах, который считывает сигнал с устройств автоматизированной локомотивной сигнализации и получает информацию о приближении поезда. Через радиоканал датчик передает сигнал на браслет работника, который начинает вибрировать и предупреждать о необходимости ухода с пути.

На протяжении Школы участников оценивали по рей-

тинговой системе. Знание Устава РОСПРОФЖЕЛ, защита проектов и участие в тренингах — за все ребята получали баллы. Тренеры подготовили программу семинара так, чтобы за три дня участники получили максимум пользы. Работа строилась по принципу нетворкинга или теории «6 рукопожатий». Ее суть — научиться максимально быстро и эффективно решать жизненные задачи и бизнес-вопросы при помощи круга знакомых.

На Школе сформировали новый молодежный совет Иркутского филиала, председателем которого избрали Ольгу Коровушкину — техника сервисного локомотивного депо Иркутское. Кстати, на Школе девушка набрала наибольшее количество баллов в рейтинговой системе.

По словам Ольги, профсоюзной работой она занималась еще в студенчестве, а придя на предприятие, легко волилась в профсоюзную жизнь.

Сроки и технологию реализации проектов, родившихся на ШМПЛ, обновленный молодежный совет определит в ближайшее время.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

СЛЕТ БЕЗОПАСНОСТИ

Дело общее



Алексей ПЛЯСКИН,
мастер участка производства
Хабаровск-II Дальневосточной
дирекции по ремонту тягового
подвижного состава:

— Важно наладить обмен опытом между общественниками из смежных структур и предприятий. Необходимо создать информационный портал с данными всех инспекторов: именами, номерами телефонов, местом работы. Это упростит взаимодействие между нами, мы сможем обсуждать проблемы, делиться опытом и организовывать на смежных предприятиях совместные проверки. Проверка, например, в дистанции

пути была бы намного эффективнее, если бы ко мне присоединился общественный инспектор этого предприятия. Он и специфику работы подскажет, и в инструкциях ориентирует, направит в нужное русло, подсказав, что конкретно в рамках их комплекса считается нарушением. Буду рад видеть общественников из других подразделений на своем предприятии. Они смогут предложить новые идеи в плане улучшения безопасности движения. Вырастет и качество проверок.

Информпортал должен аккумулировать данные о выявленных инспекторами нарушениях и результатах их устранения. В работу общественных инспекторов должны быть вовлечены руководители всех уровней. Это приведет к устранению недочетов в кратчайшие сроки, к заметному их сокращению.

Решить на уровне компании



Андрей НЕЙВИРТ,
главный технический инспектор
труда на Южно-Уральской железной
дороге:

— На ЮУЖД обучение общественных инспекторов проведено по программе, утвержденной ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ. На семинарах в качестве преподавателей выступали представители ревизорского аппарата, руководители и специалисты структурных подразделений компании и профсоюза. Помимо этого с инспекторами ежегодно проводятся обучающие семинары.

Тем не менее качество обучения все еще невысокое. Кроме того, контингент инспекторов меняется, на смену опытным работникам приходят молодые, которых надо обучать. Поэтому мы предлагаем проводить обуче-

ние общественных инспекторов на базе дорожных центров повышения квалификации. Плюс этого метода — обучение квалифицированными преподавателями с применением наглядных пособий и образцов железнодорожной инфраструктуры. Еще один немаловажный момент — разнонаправленное обучение по направлениям (путевое хозяйство, контактная сеть — Ред.).

Это мы предложили на форуме социальной ответственности. На уровне дороги центру профессиональных квалификаций было дано поручение разработать учебный план и программу обучения общественных инспекторов, а региональным дирекциям — запланировать средства на обучение в 2020 году.

Однако есть опасение, что возникнут трудности с планированием затрат на уровне центральных дирекций. Необходимо, чтобы этот вопрос был решен на уровне компании, закреплена нормативным документом, в котором были бы указаны учебные заведения, порядок, сроки и финансирование.

Разгрузить эфир



Виктор ЗИНОВЬЕВ,
составитель поездов сортировочной
станции им. Максима Горького:

— На слет еду впервые. Планирую выступить с предложением — разгрузить эфир частот маневровой радиосвязи для обеспечения безопасности движения и выполне-

ния требований нормативных документов. Для этого нужно заменить аналоговую маневровую радиосвязь на цифровую. Это позволит участникам перевозок вести переговоры с конкретным работником, выполняющим технологические операции. Ведь сегодня при маневровой работе в парке из-за большого количества постов, локомотивов и работников, одновременно выполняющих технологические операции, канал маневровой радиосвязи перегружен. Есть и другие предложения. Обсудим их с коллегами, их мнение интересно.



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КИЛИКОВА

В Москве с 21 по 23 мая пройдет II Всероссийский слет общественных инспекторов по безопасности движения поездов. В столицу со всей сети РЖД придут 220 человек. «Сигнал» спросил у причастных, чего они ждут от слета, какие, по их мнению, вопросы и проблемы требуют скорейшего решения, что готовы предложить коллегам и как улучшить работу этого общественного института.

Вектор развития



Александр ГОЛУБЕВ,
председатель Дорпрофжел
на ОЖД:

— Слет общественных инспекторов — площадка, которая способна обозначить основные векторы развития института общественников на ближайшее время. Необходимо выработать критерии отбора кандидатов на роль общественного инспектора, которые должны учитывать его авто-

ритет в коллективе, доверие со стороны руководителей и коллег по работе, принципиальность, способность к самообразованию.

Одновременно с этим стоит задуматься о новых критериях оценки деятельности общественных инспекторов, которые позволят на регулярной основе составлять рейтинг их работы, а при необходимости — проводить ротацию (переизбрание).

Также стоит обратить внимание на усовершенствование системы обучения и мотивации общественных инспекторов. Первый вопрос способен решить разработка единой

системы и программы обучения. А дополнительно мотивировать работника на общественную работу позволят возможные варианты карьерного роста, например, зачисление в кадровый резерв.

Все эти предложения находятся в стадии обсуждения и не раз поднимались на заседаниях Совета общественных инспекторов Дорпрофжел на ОЖД. Вероятно, подобные предложения высказываются и на других дорогах. Всероссийский слет способен объединить предложения со всей сети и выработать единую усовершенствованную систему работы.

Дольше безаварийной работы



Радик НИЛЬДИЯРОВ,
заместитель главного ревизора
по безопасности движения
КбшЖД:

— Целесообразно включить в систему корпоративной сертификации механизированные дистанции инфраструктуры, дирекции по ремонту тягового подвижного состава, а также дочерние и зависимые общества, например, компании «ВРН-1, 2, 3», «ФПН».

Кроме того, считаю, что производственные подраз-

деления, получившие сертификат соответствия, следует исключать из графиков ревизий и проверок со стороны департамента безопасности движения. При этом ввести норму на получение сертификата — не менее двух лет безаварийной работы. Сейчас оценивается только текущий год.

Стать помощником



Константин СТУПИН,
машинист эксплуатационного
локомотивного депо
Красноярск-Главный:

— Уверен, что в современных условиях производственный процесс должен

зависеть не от количества занятых в нем людей, а от ответственного отношения к выполнению профессиональных обязанностей. В связи с этим есть ряд предложений, среди которых: обеспечить общественных инспекторов фото-видео аппаратурой для фиксации нарушений, создать программу для ввода замечаний, выявленных общественным инспектором с дальнейшим контролем за их устранением, не при-

влекать к дисциплинарной ответственности и лишению премиальной оплаты труда работника, допустившего нарушение, выявленное общественным инспектором. Главная мысль, которую необходимо донести до всех работников, — коллектив и руководитель должны воспринимать общественного инспектора не как проверяющего, а как помощника в обеспечении безопасности движения поездов.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Увидеть помощь



Ирина ИГНАТЬЕВА,
главный технический инспектор труда
Дорпрофжел на ГЖД:

— От слета ждем, во-первых, решений, которые помогли бы изменить отношение некоторых руководителей подразделений к работе общественных инспекторов, увидев в них реальную помощь, важный ресурс — знания, способности и идеи, а не еще одну контролирующую инстанцию.

Во-вторых, хотелось бы изменить отношение общественных инспекторов к своей деятельности. Чтобы они относились к

ней не только как к дополнительной нагрузке, а как к возможности внести свой вклад в снижение числа нарушений технологии и фактов неудовлетворительного состояния технических устройств и систем.

В-третьих, слет должен привлечь внимание общественных инспекторов к разработанным на Горьковской дороге «Риск-ориентированным рекомендациям общественным инспекторам по безопасности движения поездов».

Этот документ должен стать одним из главных при проведении проверок, потому что учитывает максимально возможное число факторов — от географии отказов технических средств до сезонных рисков обеспечения безопасности движения поездов.

Объединить подход



Николай ГОЛЕЩИХИН,
машинист железнодорожно-строительной машины Восточной дирекции по эксплуатации путевых машин:

— Слет дает возможность получить новую информацию, обменяться опытом, довести до руководства ОАО «РЖД» идеи и предложения. Проблемы на сети схожи, а вот подход к решению разный. Слеты же генерируют воедино всю информацию, и работа общественников становится более эффективной.

Считаю, что инспекторы должны вносить предложения, способствующие улучшению безопасности движения. Например, после небольшой доработки сигнального браслета каждый работающий на

путях сможет ночью подать сигнал для остановки поезда. Вес устройства — 50 г, включается от нажатия кнопки, наблюдается на расстоянии около одного км. Это устройство, после тестирования и доработок, стоит внедрить на всей сети. Кроме этого, рекомендую обеспечить светоотражающими полосами в районе запястья форму и рабочую одежду.

Еще хотел бы привлечь внимание участников слета к проблеме наезда подвижного состава на крупный рогатый скот. Вблизи многих станций животные переходят железнодорожные пути и преграждают проезд поездам. Предлагаю восстановить ограждения железнодорожного полотна в местах большого скопления животных и внести на законодательном уровне в обязанность владельцев скота его клеймение. Кстати, в Монголии и Китае рядом с железной дорогой расположены светоотражающие полосы, их наличие снизило количество аварий с участием крупного рогатого скота на 50%.

Доступ к навигатору



Александр БУДАШКИН,
первый заместитель председателя
Дорпрофжел на КбшЖД:

— В целях повышения эффективности работы общественных инспекторов, их заинтересованности в результатах своего труда, распространения передового опыта предлагаем рассмотреть возможность доступа инспекторов к порталу «Навигатор безопасности» ОАО «РЖД». В границах портала можно было бы создать площадку «Общественный контроль», на которой размещать методический материал, рейтинги, тесты для самообразования инспекторов, информацию об их деятельности, сведения о поощрении наиболее активных из них.

Отказаться от бумаги



Юрий ВДОВИН,
машинист-инструктор
эксплуатационного
локомотивного депо Лиски-Узловая:

— Нужно уходить от бумажного формализма. К примеру, в прошлом году инспекторы провели 161 проверку, выявили 1554 замечания. Они касались не только работы локомотивного комплекса, но и состояния пути, перевезов,

контактной сети, содержания и исправности объектов СЦБ, вагонов и даже нарушений технико-распределительных актов станций при маневровой работе.

При выявлении нарушения общественные инспекторы вынуждены готовить множество документов. А времени на составление массы актов у инспекторов-машинистов просто нет, ведь надо соблюдать режим труда и отдыха. И если инспектор вместо сна перед поездкой будет заниматься бумагами, то он и сам будет нарушителем — и как инспектор, и как машинист.

Поэтому предлагаю пересмотреть порядок оформ-

ления актов проверки общественных инспекторов-машинистов с учетом специфики их работы. Для этого достаточно «Книги замечаний машиниста» и системы АСУ ЗМ, следует отказаться от бумажных носителей и дублирования на бумаге информации о нарушениях. Это значительно уменьшит нагрузку.

Естественно, от предстоящего слета жду того, что все предложения будут учтены и использованы в работе. Обмен опытом, думаю, позволит освежить взгляд каждого участника на обеспечение безопасности движения поездов, что важно для нашей работы.

Профилактика в приоритете



Александр РЯБЧИКОВ,
машинист эксплуатационного
локомотивного депо Москва-Сортировочная-Рязанская:

— Руководителям центрального и регионального уровней локомотивного комплекса, да и первым руководителям эксплуатационных локомотивных депо «не дотянуться» напрямую до локомотивных бригад, поскольку их почти 120 тыс. При этом от начальников депо требуют четкой организации работы заместителей, машинистов-инструкторов, что не всегда представляется возможным.

Общественный контроль — один из инструментов, с помощью которого можно организовать профилактическую работу с локомотивными бригадами. С его помощью можно осуществлять коммуникации снизу вверх в вопросах обеспечения безопасности движения поездов. Считаю, необходимо влиться в

структуру управления предприятием, что в свою очередь позволит обеспечить привлечение персонала к проблемам предприятия, дополнительный канал обратной связи, преодоление различных разногласий, объединение усилий в обеспечении безопасности движения.

Повысить эффективность деятельности общественников, на мой взгляд, также помогут организация и проведение курсов — привлечение внимания работников к выбранной профессии, популяризация профессий железнодорожного транспорта, стимулирование процесса и осознание важности обеспечения безопасности движения поездов. Следует разработать единую систему показателей эффективности деятельности инспекторов, как индивидуальную, так и коллективную. Общественники должны проходить тестирование в системе Единых корпоративных требований. Это позволит осуществить переход к качественному составу общественных инспекторов. Также нужно включить в дорожные приказы контроль за обеспечением безопасности движения из кабины локомотива общественными инспекторами.

Требуют решения



Наталья САДИКОВА,
дежурный по станции Тюмень:

— Есть проблемы, которые нельзя решить на местном уровне. Одна из них — закрепление подвижного состава на малых станциях, в штате которых нет составителей поездов. А локомотивная бригада отказывается закреплять подвижной состав, ссылаясь на инструкции по охране труда в части запрета приведения локомотива в движение при отсутствии бригады в кабине

в полном составе. Чаще всего поезда отставляют от движения и «поднимают» в ночное время. И начальник станции вынужден ночью приезжать на работу и закреплять состав. За одну смену при этом может быть по несколько операций.

Решить проблему поможет качественное планирование отставления и поднятия поездов со стороны диспетчерского центра. Или же закреплять подвижной состав силами локомотивных бригад.

Еще одна проблема — согласно требованиям при сильном (более 15 м/с) ветре при закреплении состава необходимо укладывать три дополнительных тормозных башмака на каждые 200 осей. Однако ни один работник станции не имеет в наличии прибора для измерения скорости

ветра, соответственно, определить ее 10 м/с или 17 м/с он не в состоянии.

Нужно решать и проблему лишних разговоров при проследовании поездом перевезов. Дежурный по перевезу после осмотра поезда вызывает машиниста и доводит до него информацию, что поезд проследовал без замечаний. Зачем? Для чего работник занимает эфир бесполезной информацией? При этом далеко не все дежурные умеют пользоваться радиосвязью, сняв трубку, они сразу же нажимают кнопку «вызов», которая создает перебой в радиозфере, тем самым на соседних станциях теряется действительно важная информация между дежурным по станции и машинистом. Предлагаю дежурному по перевезу вызывать машиниста только при обнаружении неисправностей в осматриваемом поезде.



МЕЧТА

Девушка, ломающая стереотипы

В Московском колледже железнодорожного транспорта по направлению Центральной пригородной пассажирской компании на специальности «машинист электропоезда» учится Елена Лысенко — в будущем, возможно, первая женщина-машинист XXI века в России. Водить поезд — ее мечта с детства. На пути к ней девушка готова преодолеть любые препятствия.

Елене Лысенко 24 года, она невысокая, хрупкая, но со стальным характером. Иначе она не смогла бы пробиться через толщу людского заблуждения о том, что женщина не может быть машинистом поезда. Формально Елена, конечно, пока не машинист, а только помощник. Однако, слушая ее историю, понимаешь, что упорства ей не занимать.

«Папа — пилот самолета, мама — бортпроводник. И я долгое время думала, что моя дорога тоже ведет в небо, — рассказывает Елена. — Пока не оказалась в кабине тепловоза на Московской детской железной дороге в Кратово. И тогда поняла, что вот оно, дело моей жизни».

К окончанию школы Елена твердо знала, что хочет быть только машинистом локомотива, и подала документы в Московский колледж железнодорожного транспорта, чтобы сперва отучиться на помощника. И услышала ответ, который потом повторяли не раз: «девочек не берем».

Елена не отступилась. Она написала письма руководителям разного уровня, дошла до бывшего в то время вице-президентом ОАО «РЖД» Вадима Морозова. В итоге девушку в колледж приняли.

«Меня зачислили буквально 1 сентября, — вспоминает она. — Помню, уже всех построили на торжественную линейку, а у меня до сих пор документов нет».

В колледже честно предупредили — диплом получишь, но не уверены, что сможешь хотя бы пройти практику, не то, что найти работу. Так и вышло. Когда пришло время, Елене



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

пришлось обивать пороги московских депо с просьбой допустить ее до стажировки. И везде был отказ.

И тогда она устроилась слесарем в тепловозный цех ремонтного локомотивного депо Москва-Сортировочная, где тоже оказалась единственной женщиной в мужском коллективе.

«В мои обязанности входило обслуживание механической части тепловозов, — вспоминает Елена. — Коллеги относились ко мне с пониманием, никаких насмешек. Наоборот, помогали, и не так, что «тебе тяжело, давай я за тебя сделаю», а объясняли, что и как, чтобы сама могла выполнить задачу. Даже сделали специальную табуретку, на которую я вставала в канаве, иначе не дотягивалась до тепловоза».

В тепловозном цеху девушка отработала почти год. И снова принялась обходить предприятия с просьбой допустить ее до производственной практики. В этот раз повезло больше — навстречу пошло руководство моторвагонного депо Москва-2.

«Откатала все дублерские поездки, сдала экзамен и получила документы для трудоустройства. Но я понимала, что скорей всего никто на работу не возьмет. Это был второй раз, когда у меня опустились руки», — говорит Елена.

На тот момент железнодорожное столичное общество уже было наслышано о барышне, мечтающей водить поезд. И когда Елена Лысенко пришла принять участие в конкурсе на вакансию помощника машиниста в Центральную пригородную пассажирскую компанию, ее приняли на работу.

«Елену Лысенко я знаю еще по работе на детской железной дороге, — рассказывает начальник управления эксплуатации подвижного состава АО «ЦППК» Денис Шленов. —

Уже тогда она проявляла себя как ответственный и трудолюбивый человек. Так что, когда она пришла устраиваться к нам, мнение о ней уже было сформировано, и не было никаких сомнений, брать или нет».

Местом работы девушки стали кабины «Иволги» и электропоезда ЭП2Д.

«Иволга» — прекрасная машина, умная, послушная, динамичная. Но во мне бунтарский дух — я хочу водить другой электропоезд, не такой современный, зачем мне эта автоматика», — смеется Елена Лысенко.

За год работы девушка поработала на всех электропоездах, имеющихся в парке ЦППК, и практически на всех направлениях Московской железной дороги. Привыкла к реакции пассажиров. А она разнится: от «женщина-помощник? Тогда я в поезд не сяду» до уважительного «ничего себе!». Преодолела сопротивление общества, отговаривавшего ее от мечты, и осталась при своем мнении. Упорство Елены было вознаграждено — зимой руководство ЦППК предложило ей пройти курсы повышения квалификации и обучиться на машиниста.

«К Елене нет нареканий, — продолжает Денис Шленов. — Она старается как можно больше узнать о профессии, чаще положенного посещает технические занятия, регулярно обращается за консультациями к нашему главному специалисту по техучебе. Так что в будущем у нее есть все шансы стать машинистом».

«Я очень благодарна руководству нашей компании, что поверили в меня, невзирая на все стереотипы и разговоры в коллективе, — говорит Елена. — Еще я хотела бы отметить помощь профсоюзной организации Малой Московской магистрали. Когда меня отказались принимать в колледж, ее активисты помогали мне составлять письма руководителям, подсказывали, к кому обратиться, чтобы меня взяли на учебу».

В Интернете под каждым сообщением о том, что Министерство труда в скором времени может разрешить женщинам быть машинистами, разворачиваются жаркие баталии. Елена Лысенко улыбается: «Я раньше спорила, а теперь перестала. Ничего не буду отвечать скептикам. Просто стану машинистом».

БДИТЕЛЬНОСТЬ

Слишком близкий контакт

Локомотивная бригада эксплуатационного локомотивного депо Вязьма-Сортировочная, следуя с поездом Париж—Москва, обнаружила провисание консоли контактной подвески. Благодаря быстрой реакции помощника машиниста Виталия Раковского неприятных последствий столкновения электровоза с неисправным оборудованием удалось избежать.

Машинисту Андрею Шурупову, профгруппу колонны пассажирского движения, и его помощнику Виталию Раковскому оставалось 20 километров до Вязьмы, где их должна была сменить другая бригада. Поезд шел со скоростью примерно 130 км/час, встающее солнце было прямо в глаза.

«Я увидел, что с моей стороны упала консоль, и контактная сеть опустилась, — рассказывает помощник машиниста Виталий Раковский. — Это было на перегоне Семлево—Вязьма, на 264 км. Я не стал объяснять машинисту, что произошло — просто не успел бы, мы бы «собрали» за собой всю контактную сеть. Сразу решил опустить токоприемник и сообщил Андрею, что надо применить экстренное торможение».

Бригада действовала по инструкции. «После остановки осмотрели крышное оборудование, доложили о происшествии, — говорит машинист Андрей Шурупов. — Все заняло у нас примерно восемь минут. Из-за этого мы прибыли в Вязьму с небольшим опозданием, на пять минут. Но если бы не заметили поломку, потери времени были бы гораздо больше, да и электровоз повредили бы».

Профком и руководство депо Вязьма-Сортировочная обратились к руководителю Смоленского региона МЖД с просьбой о поощрении локомотивной бригады.

СПРАВКА

Консоль контактной подвески — металлическая конструкция, весом от 100 до 200 кг, которая крепится к опоре. При ее провисании контактный провод цепляется за токоприемник локомотива, рвется, наматывается на крышное оборудование, пока поезд не остановится. Ущерб может быть серьезный. Если же консоль надломится сильнее, то она может попасть в габариты подвижного состава и стать реальной угрозой здоровью локомотивной бригады.

ДЕТАЛИ

Сегодня идет пересмотр постановления правительства, которое утверждало перечень профессий, где запрещен труд женщин. Раньше в нем устанавливался запрет на 456 профессий для женщин. Сейчас их количество планируется снизить до 79. Предполагается, что новый приказ вступит в силу с 1 января 2020 года.

ЗАКОН



Средство профилактики

Россиян дополнительно обследуют. 6 мая вступил в силу приказ Минздрава «Об утверждении порядка проведения профилактического медицинского осмотра и диспансеризации определенных групп взрослого населения».

Этот документ вводит новый порядок, согласно которому все граждане в возрасте от 18 до 39 лет получают право проходить профосмотры ежегодно (вместо одного раза в два года), диспансеризацию — раз в три года. Те, кому исполнилось 40 лет, будут проходить ее ежегодно.

Программа диспансеризации включает дополнительные обследования для определенных категорий населения. Для женщин — осмотр у гинеколога со сдачей мазка на анализ. Людей, родившихся в 1983 году и ранее, отправляют на ЭКГ, а граждан 1977 года рождения и старше — на проверку внутриглазного давления. Консультация у невролога предназначена для людей, которые родились в 1968 году и ранее.

На втором этапе диспансеризации (на него направляются пациенты в возрасте от 18 до 39 лет при выявлении специфических патологий) один раз в три года будет проводиться скрининг на онкологические заболевания и краткое индивидуальное профилактическое консультирование в отделении (кабинете) медицинской профилактики (центре здоровья) врачом-терапевтом (обязательного медицинского страхования).

«Загонять силком» на диспансеризацию никого не планируется. Люди сами

должны понимать важность этого мероприятия, поскольку именно диспансеризация помогает своевременно обнаружить патологический процесс на ранней стадии развития, до появления тревожных симптомов.

Поскольку диспансеризация, как известно, еще в 2013 году вошла в систему обязательного медицинского страхования, она будет бесплатной.

В Роструде уточнили, что согласно Трудовому кодексу все работники в России при прохождении диспансеризации имеют право на освобождение от работы. Такой дополнительный выходной они могут получить один раз в три года. А тем, кто достиг предпенсионного возраста, и работающим пенсионерам выходные для диспансеризации положены раз в год. И не один, а целых два дня, причем с сохранением среднего заработка.

Как пояснил руководитель департамента социального партнерства, труда и заработной платы Александр Лощагин, новые правила прохождения диспансеризации должны быть учтены в проекте новых Отраслевых соглашений и Коллективных договоров.

Так, например, в компании «РЖД» будут приняты нормативные акты, предусматривающие порядок освобождения работников на время прохождения диспансеризации. «Нормы эти будут закреплены в Коллективном договоре на 2020–2022 годы как базовые, — отметил Александр Лощагин. — В соответствии с ними в ОАО «РЖД» и в каждом филиале будут внесены изменения в правила внутреннего распорядка в зависимости от специфики».

ЗАБОЛЕВАНИЕ

Когда ноги наливаются свинцом

Проводникам поездов знакомо, как к концу смены болят ноги, какая в них тяжесть и как их «распирает», что, кажется, лопнет что-то внутри. Это признаки варикозного расширения вен, профессионального заболевания тех, чья работа связана с повышенной нагрузкой на ноги.

Варикозное расширение вен — это образование узлов, которое развивается над венозными клапанами и связано со слабостью венозных стенок, с повышением давления крови в венах. Кожа приобретает синюшный оттенок. Если вовремя не принять меры, образуются трофические язвы, которые очень трудно, практически невозможно вылечить.

По статистике этим заболеванием страдает 20% жителей Земли. В шесть раз чаще — женщины. Но большинство из них легкомысленно считает, что появившиеся на ногах синеватые, напоминающие ручейки венки, отеки, покраснения и изменившаяся форма ногтей — чисто косметический недостаток, на который не стоит тратить время. А ведь это грозные симптомы. Возможно, так проявляется нарушение кровообращения в ногах, плохая работа сердца. Варикоз может быть спровоцирован ожирением, онкологическими процессами, гормональными сбоями. Словом, нужна консультация специалиста.

По мнению хирурга Светланы Даниленко, если на ноге появилась небольшая сосудистая «звездочка», напоминающая темно-синюю паутинку, надо обязательно сказать об этом врачу во время медкомиссии, профосмотра или диспансеризации, попросить направление к флебологу.

«Я видела множество тяжелых «самозалеченных» больных, — говорит Светлана Даниленко. — Не старых еще женщин с незаживающими язвами на ногах, с циркулярными нарушениями, которые приводят к слоновьей болезни, к лимфорею, когда кожа на ногах мокнет, потому что через нее просачивается лимфа. Не повторяйте ошибок. Запущенную болезнь очень трудно лечить».

Поскольку варикозное расширение вен развивается вследствие постоянных пере-

грузок на ноги, специалистам, работу которых трудно назвать «сидячей», врачи рекомендуют особенно тщательно следить за собой. Не курить (никотин — сосудистый яд), правильно питаться и ухаживать за ногами.

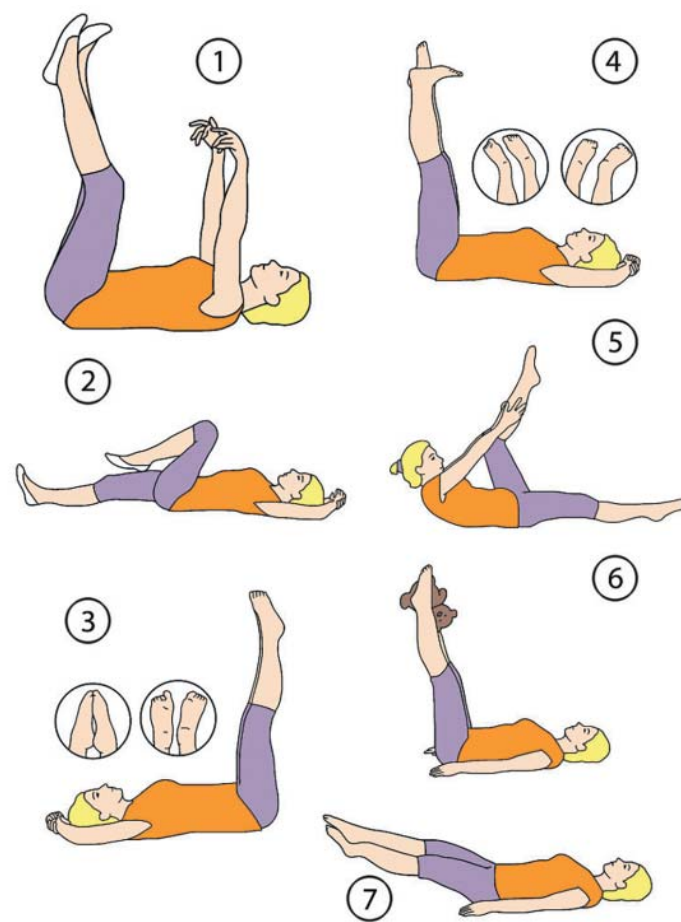
«Старайтесь ввести в свой рацион, — продолжает Светлана Даниленко, — продукты, содержащие полезные для сосудов витамины и микроэлементы. Это плоды шиповника, черная смородина, рябина и черноплодка, морковь и шпинат, зеленый чай, говяжья печень, арахис и миндаль, зерновые проростки, отруби, яичный желток, куриное мясо, цитрусовые, тыква, свежие абрикосы, молочные продукты, растительное масло и семена подсолнечника. В них содержатся рутин (витамин Р), пантотеновая кислота (витамин В 5), аскорбинка (витамин С), ретинол (витамин А), токоферол (витамин Е). Помимо этого необходимы еще и микроэлементы — медь, цинк, кальций, марганец, калий, натрий, железо и ненасыщенные жирные кислоты, которых много в рыбе и морепродуктах».

Что касается профилактики варикоза, то врачи рекомендуют легкую, без напряжения и перегрузок физиотерапию.

«Когда находитесь дома, катайте скалку сначала одной ногой, потом — другой, — советует Светлана Даниленко. — Несколько раз за вечер закиньте ноги под углом в 20–30 градусов на стол или на высокий стул и посидите так некоторое время. Носите максимально удобную обувь, желательно с супинатором. Каблуки высотой в 3,5 см оптимальны для любого человека. Он дает достаточный изгиб стопы, чтобы она работала, обеспечивая мышечную помпу, перегоняющую кровь».

А вот с эластичным бинтованием ног надо быть осторожным. Оно показано только тем, кто уже болен. Кроме того, неправильно наложенный бинт принесет только вред. Но в аптеках продаются лечебные колготки и чулки, по виду не отличающиеся от обычных. Для профилактики варикоза достаточно плотности 150 ден. «Рекомендую их всем проводникам — на всякий случай», — уточнила Светлана Даниленко.

Упражнения для лечения варикоза нижних конечностей



Полосу подготовила Ирина ПАВЛОВА, корр. «Сигнала»



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. ПАШЧАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: В. БРОК
Ведущий дизайнер: С. ПЛАКСИНА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦНХ ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24.

Телефон: 8(499)262-17-66.

Факс: 8(499)262-08-13.

Интернет: <http://rosprofzheh.rzd.ru>

E-mail: pashhalovan@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru; brokww@rpzt.ru

Интранет: <http://10.248.11.133>
volkovamn@chrgpt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД. ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.
Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 123007, 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, Енатовинбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 126097 экз.
Номер подписан: 14.05.2019 г. Занав №