



Локомотивсоюз

Выпуск № 3 (70)

Март, 2005 г.

29 марта т. г. в Москве в сквере у здания ОАО «РЖД» (м. «Красные ворота») пройдет митинг «Против систематических нарушений российского законодательства в ОАО «РЖД», организованный Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников. Начало – 10 часов. Приглашаем членов профсоюза, сторонников РПЛБЖ.

----- ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ -----

Председатель РПЛБЖ Е.Куликов направил в адрес Президента РФ В.Путина письмо, в котором изложил информацию о нарушениях в ОАО «РЖД» российского законодательства при принятии Генерального коллективного договора на 2005 год. Проверить изложенные в письме факты поручено Генеральной прокуратуре РФ.

3 марта ряды РПЛБЖ пополнились двумя новыми первичными организациями. Теперь наши члены есть в вагонном депо Москва ДОП ДДПП «Транссервис» Октябрьской ж. д. и локомотивном депо Лиски Юго-Восточной ж. д.

В рамках Международного Дня действий железнодорожников 3 марта в Киеве состоялась конференция «Социальные последствия реструктуризации железнодорожного транспорта и интеграционных процессов в Украине», участие в которой приняла делегация от РПЛБЖ..

Участники конференции приняли решение провести в конце апреля т. г. саммит лидеров независимых профсоюзов стран бывшего СССР с приглашением делегаций из Балтии, Финляндии, Польши, некогда также входивших в состав Российского государства. Данное мероприятие планируется посвятить 100-летию образования в России профессиональных союзов транспортников.

В соответствии с решением Исполнительного комитета, на 29-30 марта т. г. намечено проведение заседания Пленума ЦК РПЛБЖ. Среди вопросов, включенных в повестку дня, члены ЦК рассмотрят вопрос о колдоговорной кампании в ОАО «РЖД» и о проведении Всероссийского Съезда железнодорожников.

В первичках РПЛБЖ

РАЗБОР ПОЛЕТОВ

В ЛОКОМОТИВНОМ ДЕПО УЗЛОВАЯ – НИЗКИЙ УРОВЕНЬ РУКОВОДСТВА ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

В конце прошлого года председатель первичной организации РПЛБЖ локомотивного депо Узловая С.Бурцев направил президенту ОАО «РЖД» Г.Фадееву письмо, в котором довел до сведения высшего начальства о сложившейся в коллективе депо «напряженной социальной обстановке в связи с изданием начальником депо приказа №667 от 10.12.2004, на основании которого всех работников депо, огульно, с целью уложиться в плановый лимит фонда заработной платы, невзирая на выполненный объем работ, лишили 12,5% премии. Считаем такое положение вещей недопустимым. «...» Просим дать принципиальную оценку решению начальника локомотивного депо Узловая о поголовном снижении размера премии всем работникам. Обязать вернуть недоплаченную премию всем работникам депо, включая и инженерно-технических».

(Окончание на стр. 2)

РАЗБОР ПОЛЕТОВ

(Окончание)

3 февраля т. г. из департамента локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» пришел ответ, что «департаментом локомотивного хозяйства рассмотрено обращение, поступившее на имя Президента ОАО «РЖД» Г.Фадеева. По сообщению начальника Тульского отделения С.Вязанкина было проведено совещание по разбору финансового положения локомотивного депо Узловая. В результате разбора начальнику локомотивного депо Узловая В.Сапрыкину (ныне уже экс-начальник – прим.) **указано на низкий уровень руководства финансово-экономической деятельностью предприятия. Главный бухгалтер депо, экономист и инженер по организации и нормированию труда привлечены к ответственности.** Отменен приказ начальника депо №667 от 10.12.2004 о лишении 12,5% премии за октябрь 2004 г. Премия работникам депо за октябрь выплачена».

Председатель ПК РПЛБЖ локомотивного депо Узловая
Сергей Бурцев

Ну и ну...

ВОКРУГ ДА ОКОЛО

«ГУДОК» БЕСПЛАТНО ПРОРЕКЛАМИРОВАЛ РПЛБЖ

Мы ведь как думали? Вот есть газета «Гудок». Среди ее учредителей – ОАО «РЖД», Роспрофжел. Газету они, как и положено, не обижают, подкидывают от щедрот своих. Следовательно, чему же удивляться, если в данном издании появляются явные заказные материалы против РПЛБЖ?!

Но вот что приключилось. В «Гудке» от 26 января т. г. опубликован материал Татьяны Колыска «Профсоюз «особого» назначения», уже первые строчки которого наталкивают на мысль: «мочить» будут.

Нет и нет! Колыско, конечно, пробежалась там по «Солидарности», вспомнила за чем-то известного американского журналиста Карла Бернштейна, первые забастовки шахтеров Воркуты, вкратце упомянула о собственной встрече с каким-то молодым «аспирантом одного из западных вузов». И все это, как нам кажется, только ради того, чтобы среди всей этой чепухи (иначе, видимо, не пропустили бы) поместить несколько строчек в защиту Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников! «Люди ведь сегодня идут в первую очередь туда, – пишет Колыско, – где их защищают (или обещают защитить) от произвола началь-

ства и от несправедливости. Потому «альтернативные» и появляются там, где бездействуют наши профсоюзы и по настоящему не заботится о рабочих руководство. (Совершенно верно. А судя по росту в последнее время числа первичек РПЛБЖ, можно судить, как по настоящему заботятся представители Роспрофжела и руководство ОАО «РЖД» о рабочих – прим. наше). Вот вам простой пример. В прошлом году случайно оказалась на собрании в локомотивном депо Курск. Разбирался вопиющий случай – начальник депо ударил машиниста. И что вы думаете? Председатель профкома локомотивных бригад даже не присутствовал на этом собрании, а руководитель «желтых» был. **И не просто был, а защищал машиниста!** (выделено нами – прим.)».

Не ожидали, что в «Гудке» кто-то нас похвалит. Мелочь, но приятно! А если серьезно, то, думается, автор и не собиралась наш независимый профсоюз хвалить. Но то ли задание не поняла, то ли фактами её не снабдили, а может, и совесть выиграла, поэтому и написала так, как написала. Спасибо вам, автор газеты «Гудок» Т.Колыско, за бесплатную рекламу нашего профсоюза.

О.Ревзина

Страна ЭМПЭССИЯ**ТРИ НЕДЕЛИ НА КОЛЕСАХ****ЕСЛИ ПРОВОДНИК ВЕЖЛИВ – ЭТО УЖЕ ПОДОЗРИТЕЛЬНО**

Работаю проводником вагонов в ВЧД-10 уже тринадцать лет, в течение которых мне и моим коллегам много чего довелось повидать, услышать в свой адрес не мало слов благодарности, выслушать и претензии. Все бывало... Но чего не было раньше, так это равнодушия начальства и отношения к работникам как к бессловесной скотине.

Для примера расскажу об одной из поездок, выпавшей на мою долю в прошедшие новогодние праздники. На работу мы вышли 21 декабря, а сменились... 11 января. Здорово, правда?! В поездку мы уехали по одному проводнику на вагон. Представляете, как скрипели зубами наши руководители, когда начальник поезда стал требовать еще людей. Добавили по человеку на «хвосты». На 18 вагонов всего 20 проводников. Кто-то скажет: «Ерунда, из-за чего шум поднимать? В праздничные дни пассажиров, как правило, мало, двадцать проводников вполне способны обслужить всех». Конечно, ерунда, если не принимать, к примеру, во внимание, что нам, как и сто лет назад, печку надо топить углём.

...Я переключаю телевизор на другой канал, когда показывают очередного начальника, бодро рапортующего о достигнутых успехах в отрасли, о том, как всё здорово на железной дороге. Я спешу нажать на первую попавшуюся кнопку телевизионного пульта, когда по «ящику» начинается демонстрация поездов типа "Невский экспресс", "Николаевский экспресс", "Красная стрела". Это исключения! Это не те поезда, в которых ездят обыкновенные, простые люди. Эти поезда для других людей – «хозяев нынешней жизни», и отношение к ним особое.

Простите, отвлѣкся. Так вот, поехал наш поезд в Москву, потом в Мурманск, оттуда в Санкт-Петербург. Может, отдохнѣм? Нет, опять Москва и затем Куопио (Финляндия). Дальше продолжать не стану – скучно. Проводник должен обслуживать пассажиров (выдавать бельѣ, поить чаем, собирать и выдавать билеты, производить их посадку и высадку), быть вежливым и предупредительным, чисто и опрятно одетым. Добавьте к этому еще работу уборщика и истопника. Теперь скажу, сколько за это платят. Ставка у проводника 4-го разряда – 20 рублей 95 копеек в час! Если думаете, что нам оплачивают все часы в поездке, то глубоко заблуждаетесь. Поскольку большую часть времени, как считает руководство, проводник отдыхает (видимо, в вагоне в это время работает господин Фадеев и многочисленный управленческий аппарат), то... На наши упреки и возражения относительно оплаты со стороны руководства следуют заявления с использованием выражений: "на ваше место в шляпах", "наберѣм украинцев, белорусов, узбеков, они и за эти деньги работать станут", "жалуйтесь в прокуратуру, мы к этому готовы"... И наберут, так как за такие «огромные» деньги мы, граждане Российской Федерации, работать не будем. Кстати, у составителей, осмотрщиков, слесарей ситуация примерно такая же.

А.Жуковский

P.S. И в завершение своего повествования хочу привести строки благодарности одного из пассажиров нашего поезда:

«Всю жизнь, всю свою долгую жизнь я смеялся и избегал писать в книги жалоб или благодарностей, считая это пошлостью. Но "на старуху - проруха", и, будучи потрясѣн обстоятельствами своего роскошного путешествия в предновогодние 36 часов, расценив эту поездку, как новогодний подарок судьбы, с удовольствием сижу теперь в вагоне перед мелькающими в окне ѣлками. И кажется, что каждая из них приветливо мне кивает ветвями.

Потрясение началось уже на перроне в Москве при посадке в вагон - шок отрицательного свойства. Бритоголовый, как мелькнуло в голове, бандит с фальшивой излишней любезностью предложил мне донести мой тяжеленный и роскошный чемодан в купе и даже уложил его! В чемодане находилась дорогая камера, и хотя в купе оказалось невыносимо жарко, мне долго пришлось уговаривать попутчиков, чтобы они согласились спать с закрытой дверью. Я боялся кражи, заподозрив нашего проводника, приняв его за предводителя банды, в нехорошем. Спал беспокойно. Часто выходил курить и врал проводнику, что без сигарет сел в поезд, всякий раз сталкиваясь с его детской, застенчивой улыбкой. Дальше в лес — больше дров. Утром была новая лавина улыбочивости и интеллигентности нашего проводника, приносившие в купе праздник и бодрость. Я уже не говорю, что камера оказалась на месте. Более того, в пятиминутном разговоре этот загадочный и практически не спавший всю ночь человек выдал мне море информации. Например, оказалось, что он знает таких писателей, о которых я только слышал, но читать их не пришлось! О внимании к пассажирам и порядке в вагоне – разговор отдельный и долгий. (Невольнo даже закралось подозрение, что уважаемый министр железных дорог проводит какой-то эксперимент и пригласил актѣров, которые морочат головы пассажирам (и слава Богу!) этого благословенного поезда). Спасибо за приятную поездку!»

ПРИСОСАЛИСЬ

«А ЧТО ЕСТЬ РОСПРОФЖЕЛ?» – ЗАДАЛСЯ ВОПРОСОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

Знакомясь с Генеральным коллективным договором ОАО «Российские железные дороги» на 2005 год, поначалу не придавал значения п.6.2, в котором о задачах Роспрофжела сказано: «Совместно с Работодателем осуществлять меры по повышению эффективности работы Компании, внедрению новой техники, укреплению трудовой и технологической дисциплины, воспитанию у Работников профессиональной чести и престижности выполняемой работы». Не понятно только, каким образом деятели Роспрофжела станут внедрять этот пункт в жизнь? Будут выделять средства на приобретение новой техники или для найма воспитателей «чести и престижности»? Но, прочитав заметку «Приоритеты лидера» в газете «Вперед» Юго-Восточной железной дороги от 18.02.2005, все стало ясно, как белый день, кроме одного, а что это такое – «Роспрофжел»? Однако, как говорится, ближе к делу... Начнем с заметки, в которой говорится о деятельности председателя профкома первичной профсоюзной организации Роспрофжела ДОП «Воронежпригород» – Николая Михайловича Самойлова, а именно: «Н.Самойлов ежемесячно отчитывается перед профкомом о выполнении личных нормативов по безопасности движения и даже получил замечание: «Не слишком увлекайтесь этой темой, так как есть и другие вопросы, на которые следует обращать внимание профсоюзному лидеру». Пока не понятно, что это за личные нормативы, и каким образом председатель профкома принимает участие в обеспечении безопасности движения и даже перевыполняет поставленные перед ним задачи. Читаем дальше: «Приглашаем на разбор причастных лиц и руководителей колонн и цехов.....Проведена 181 внезапная проверка на линии...». Что это: шутка, бред или сон? Да нет – все это правда! Вот почему у меня и возник вопрос: что такое Роспрофжел? «Так это же профсоюз», – скажете вы. Однако позвольте вам возразить. Давайте посмотрим, что говорит на этот счет законодательство, а именно п.1 ст.2 ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности»: «Профсоюз – добровольное объединение граждан, связанных общими производственными, профессиональными интересами по роду их деятельности, создаваемое в целях представительства и защиты их социально-трудовых прав и интересов». Говоря проще, профсоюз – защита от нападков со стороны представителей работодателя. Если же провести аналогию с животным миром, то это панцирь черепахи, иглы ежа или жало пчелы. Позвольте спросить: «Какие и чьи трудовые права и интересы защищают председатели профкомов Роспрофжела, принимая участие в проведении внезапных проверок, как «шакалы» выслеживая по ночам в засаде добычу?» Уж не работников – это точно! В таком случае, под определение профсоюза Роспрофжел никак не подходит.

Тем ли делом занимается Роспрофжел? Ведь на железной дороге уже имеется достаточное количество хорошо натасканных машинистов-инструкторов, всевозможных начальников и ревизоров на уровне депо, отделений, управлений и даже ОАО «РЖД», у каждого из которых существуют свои жесткие нормативы по безопасности. Проверки и ревизии осуществляются регулярно, но беда в том, что, как правило, они завершаются раздачей «всем сестрам по серьгам». Чем серьезней проверяющие, тем больше замечаний и выговоров получают рядовые работники, хотя кардинальных изменений после этого не происходит. И кого из наказанных работников смог отстоять «КАРМАННЫЙ» профсоюз?

Так кого же приобрели работники, что за защиту, за свои трудовые взносы? А не кажется ли вам, что приобрели они только лишнюю головную боль, лишних надсмотрщиков над собой?

В апреле 2005 года Роспрофжел собирается отметить «свое» столетие. Но имеет ли Роспрофжел какое-то отношение к тем профорганизациям, существовавшим в стране в начале прошлого века? Железнодорожники, создававшие профсоюзы в 1905 году, и не думали, что на их популярности через сто лет станут спекулировать другие.

Коллеги по профессии и труду! Неужели вы и дальше намерены кормить этого «паразита»? Для себя ответ на данный вопрос я нашел еще три года назад и сейчас чувствую себя свободным человеком. Чего и вам желаю!

Машинист электропоезда Игорь Куликов

P.S.: В продолжение темы предлагаем заглянуть в историю профессионального движения на железных дорогах России, чтобы узнать, как оно все начиналось.

Исторический экскурс

«ТЬМЫ НИЗКИХ ИСТИН НАМ ДОРОЖЕ...»

А РПЛБЖ ПОСТАРШЕ РОСПРОФЖЕЛА БУДЕТ

В замечательной сказке «Обыкновенное чудо» охотник не охотился, а занимался лишь сбором всевозможных грамот, подтверждающих, что он – охотник. Этот герой очень напоминает Роспрофжел, который в последнее время занят не столько своими непосредственными обязанностями, сколько подготовкой к своему 100-летию. Любят у нас круглые и солидные даты! А ведь до 100 лет Роспрофжелу как... Впрочем, давайте обратимся к истории.

Формы профдвижения: артели, кассы, общества взаимопомощи, и т. д., – предшествовавшие профсоюзам и объединявшие рабочих и служащих (без администрации) начали появляться на железных дорогах России с 1858 года. Для примера, касса взаимопомощи (КВП) в мастерских Николаевской ж. д. К 1905 году возникло до 25 таких объединений. Они создавались администрацией железной дороги и находились под ее контролем (от 1/3 до 1/2 членов их правлений назначались администрацией). По данным историков, занимающихся изучением профессионального движения на железных дорогах России, **первое объединение, созданное самими работниками – это КВП рабочих Ревельских мастерских Балтийской железной дороги, учрежденное в 1883 году.** (Получается, что РПЛБЖ старше Роспрофжела на 20 лет?!)

На территории современной России самое раннее такое объединение – Ссудо-сберегательная и вспомогательная касса на Мальцевской ж. д. (Орловско-Брянский район),

учрежденная в 1893 году. К 1905 году таких касс возникло не менее 5-6. Самые ранние железнодорожные профсоюзы возникли в 1903 году: Союз паровозных бригад (Забайкальская ж. д.), Союз железнодорожных служащих (Черноморская ж. д.), но эти данные еще требуют проверки.

20–21 апреля 1905 года (все даты до февраля 1918 г. даны по старому стилю) на 1-м железнодорожном съезде создан **Всероссийский железнодорожный союз (ВЖС), объединявший железнодорожников без различия профессий.** Лидеры ВЖС, преимущественно эсеры, считали профессиональные союзы отживающей формой организации из-за излишней узости их функций (урегулирование отношений с работодателем). ВЖС ставил перед собой целью организацию железнодорожного хозяйства на началах самоуправления, что считалось возможным только после свержения самодержавия. Отсюда статус ВЖС (по самоназванию) – «профессионально-политическая» организация. ВЖС вступил в Союз союзов – объединение политических организаций и подобных ВЖС союзов (литераторов, адвокатов и т. п.) – во главе с лидером партии кадетов П.Милюковым.

Первоначально союз включал 10 железных дорог, в т. ч. 7 – Московского узла. Постепенно разрастаясь, ВЖС вступил в прямую конфронтацию с Правительством. 2-й съезд ВЖС (07.1905 г.) взял курс на общероссийскую железнодорожную стачку, в ходе подготовки которой в дело вмешалась еще одна сила, не входившая в ВЖС и выросшая

из когда-то учрежденных Правительством пенсионных железнодорожных касс: Всероссийский железнодорожный съезд (1-й Всер. Делегат. Съезд ж/д служащих; 20.09.1905 – 25.11.1905). Съезд был созван МПС для решения вопроса о пенсионной реформе, но занялся обсуждением политических и профессиональных вопросов железнодорожников. Потребовал от правительства предоставления поданным России основных гражданских прав и, получив отказ, 12.10.1905 объявил Всеобщую железнодорожную забастовку.

Стачку начали машинисты и конторщики Московско-Казанской ж. д. Результат «Октябрьской революции», как назвали стачку современники, – подписанный Императором Манифест о конституционных гарантиях обществу.

Вскоре ВЖС снова оказался загнанным в подполье. После декабрьского 1905 года кризиса власть набрала силу и, вводя чрезвычайные положения на разных дорогах, начала разгон там организаций ВЖС. В марте 1906 года приняты Временные правила о профессиональных обществах, по которым железнодорожным рабочим и служащим вовсе запрещалось иметь профсоюзы. Создание таковых каралось как уголовное преступление. Перестав действовать на постоянной основе, в 1908 году ВЖС распался.

Осенью 1905 года на разных железных дорогах возникли объединения машинистов паровозных бригад: на Востоке России как отдельные организации **Паровозосоюза (Парсоюза)**, в других местах как профессиональные секции ВЖС. Но

они не смогли объединиться и через пару лет исчезли. В 1908 году в Одессе возникло легальное Общество ВП машинистов.

В 1905-09 годах существовал также Телеграфосоюз. У других линейных профессий, кажется,

особых профсоюзов не было. Они объединялись в профессиональных секциях ВЖС. У рабочих железнодорожных мастерских действовало несколько десятков малочисленных и изолированных профсоюзов. Они в

ВЖС не входили, находясь в основном под влиянием большевиков или эсеров. Действовало также несколько сотен обществ и касс ВП, а также других форм профдвижения.

Благодарим Вадима Большакова за предоставленный материал. В следующих номерах «Локомотивосоюза» мы продолжим знакомить наших читателей с историей профессионального движения на железных дорогах России.

Хочу спросить

Читаю иногда газету «Гудок» и умиляюсь, особенно статьям, содержащим «отклики» некоторых товарищей. В одном из номеров ознакомился со статьей «Фокусники», после которой возникло желание обратиться к редакции «Гудка» с несколькими вопросами, а именно:

1. Господа журналисты и редакторы газеты «Гудок»! Откуда у вас такая любовь к Роспрофжелу? Почему о данной профорганизации из номера в номер, как правило, только материалы со знаком «плюс»? Расскажите читателям, что действительно хорошего и плохого сделала эта профсоюзная система за время своего существования. А единственное, что она сделала путевого, так это то, что благодаря про-работодательской позиции вырастила людей, имеющих искаженное мнение о том, каким должен быть настоящий профсоюз.

2. Мне 51 год. В недалеком прошлом – председатель первичной организации СП «Вагонное депо Воркута» Свободного профсоюза железнодорожников Севера (СПЖС). Вроде, казалось, создали профорганизацию, руководствуясь конституционным правом, однако со стороны руководителей тут же последовали репрессивные меры. С чего бы это? Почему бы газете, ориентированной на работников железнодорожной отрасли, подробно не разобраться с этим вопросом, а заодно и рассказать о работе альтернативных профсоюзов. Безо всяких симпатий и антипатий, в спокойном тоне. Или слабо?

3. Если у нас ОАО «Российские железные дороги», то где мои акции? Или о том, что работники тоже акционеры, наши руководители вспоминают только тогда, когда надо протолкнуть какие-то непопулярные у железнодорожников меры?

4. На какие средства футбольный клуб «Локомотив» содержит иностранных легионеров? Они что: в административном штате ОАО «РЖД» состоят или числятся стрелочниками в каком-нибудь филиале?

5. Когда же в Компании прекратятся необоснованные сокращения штатов и перемещение работников на работы, явно ухудшающие их социальное положение? Это особенно актуально у нас в Заполярье.

6. К какому году в ОАО «РЖД» работникам, а не только господам из руководящего состава, создадут нормальные условия труда?

Пётр Чапский,

слесарь ПТО СП «Вагонное депо Воркута» Сосногорского отделения Северной ж. д.

P.S.: Вопросы, заданные Чапским, мы передадим в «Гудок», а с ответами (если они, конечно, поступят) обязательно познакомим и наших читателей. Ведь не только Чапскому интересно, к примеру, в каком году работники Компании станут трудиться в нормальных условиях.

Это полезно знать

ВАС ЖДУТ НАЛОГОВИКИ ДЕНЬГИ ЗА УЧЕБУ МОЖНО ВЕРНУТЬ

Сегодня большинство железнодорожников повышают свое образование в различных коммерческих вузах, колледжах. Образование нынче дорого. Но деньги, потраченные на учебу, можно вернуть. Если в 2004 году вы заплатили за обучение – свое или своего ребенка – круглую сумму, то до 38 тысяч рублей из нее подоходным налогом не облагаются. То есть налоговики должны вернуть 13% от этих 38 тысяч – 4940 рублей.

Если вы учитесь сами, то вычет полагается при любой форме обучения – заочной, вечерней, дневной. А вот если

гранит науки грызут ваши дети, то лишь при дневной. Причем дети могут учиться не только в вузе, но и в колледже, платной школе или даже в детском саду. Однако обратите внимание, что в платежке, по которой вы платите деньги учебному заведению, должно быть указано ваше имя, а не ребенка. Вычет предоставляется не детям, а родителям. Для вычета обязательно сдавать документы до 30 апреля – крайний срок подачи деклараций. Это можно сделать в течение трех лет.

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию: 107140, Москва, а/я 2, Куликову Е.А. <http://www.rplbg.ru> E-mail: rplbgi@mail.magelan.ru Тел./факс: (095) 156-8545

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (095)156-8545, 266-59-51, ж.д. 5-89-33, 5-89-96, С.Петербург: (812) 168-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (0732) 50-58-38, Пермь: (3422) 21-15-89