

## Будь в курсе!

Свежие морские новости и последний номер нашей газеты моряк теперь может получить адресно, находясь в любой точке мира.

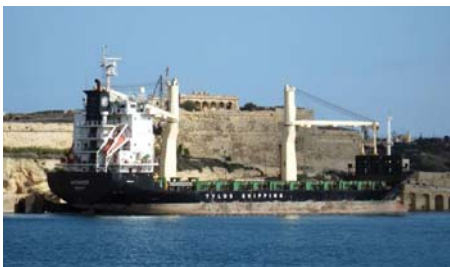
Для этого мы наладили мгновенную адресную доставку. Подписаться на рассылку можно на сайте Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков [stosur.ru](http://stosur.ru) — и дважды в месяц подборка новостей и объявлений будет доставляться в ваш e-mail-ящик. Электронная версия газеты будет прикреплена к письму в виде PDF-файла. Читать новости вы сможете со смартфона, компьютера или любого другого устройства. И тогда уж точно вы всегда будете в курсе!

Для тех, кто предпочитает привычный бумажный формат, мы сохраняем наш типографский тираж в полном объеме. Газету вы всегда сможете взять бесплатно на фирменных стойках в ЮТО РПСМ (Новороссийск, ул. Победы, 16Б) и в первичных профсоюзных организациях (Новороссийск, ул. Куникова, 28, здание проходной, 2 этаж, каб. 7).



## МФТ вернула моряков домой

Это как незаживающая рана: брошен российский экипаж т/х Tukulа в Уолфиш-Бей (Намибия). Та же самая история с пакистанскими и индийскими моряками на т/х Zoуа-1, которых судовладелец ЕСВ International оставил без денег, продовольствия, воды и топлива в Персидском заливе. Работники Международной федерации транспортных рабочих (МФТ) по всему миру неустанно тушат подобные пожары. И вот очередная победа в Касабланке.



Экипаж теплохода Avonmoor (флаг Бахрейна, IMO 9145279) три месяца пребывал в порту Касабланка (Марокко) без провозим, топлива и заработной платы. Судно принадлежит компании Tylos Shipping and Marine services, с которой МФТ уже неоднократно имела дело: в последнее время жалобы на нее пришли еще с трех теплоходов, а в сентябре 2017 года другие моряки, работавшие на Avonmoor, оказались брошенными у берегов Мальты. МФТ совместно с местным профсоюзом

организовали поставку еды и медикаментов на борт. А когда стало ясно, что судовладелец не намерен выполнять свои обязательства, представители МФТ связались с клубом взаимного страхования и местной службой государственного портового контроля, чтобы обсудить дальнейшую стратегию. Совместными усилиями они добились выплаты долга по зарплате в размере 107 тысяч долларов США и вернули моряков домой.

## VIMCO планирует сократить административную нагрузку на судах

Балтийский и международный морской совет (VIMCO) планирует внедрить новую электронную систему MRM (Модель предоставления судовой отчетности), которая способна на 80 процентов сократить административную нагрузку. Это позволит лучше сосредоточиться на безопасной эксплуатации судна, а не на бумажной работе.

MRM является цифровой программой, разработанной под руководством Морской администрации Дании в сотрудничестве с рядом партнеров, среди которых порт Роттердама и финансируемая Евросоюзом программа EfficientSea2. Система ориентирована на сокращение бумажной работы при получении разрешения на операции в порту. Модель предоставления отчетности направлена на стандартизацию

отрасли. В марте VIMCO провела испытания названной технологии в рамках пробного рейса из польского порта Гданьск в германский порт Бремерхафен, через Лондон и Гётеборг. Согласно подсчетам, за время перехода на заполнение вручную всех 32 отчетов, которые требуются при каждом заходе в порт, ушло, в среднем, от 16 до 64 минут. Программа же существенно сокращает это время. На сегодняшний день мы завершили испытания системы MRM в судовой системе Морского единого окна Дании. Система работает безупречно, — говорит Арон Франк Сёренсен, руководитель отдела морских технологий VIMCO.

После испытаний в Европе, следующий шаг — тестирование системы на международном уровне. До момента внедрения MRM

в промышленных масштабах VIMCO намерена получить одобрение Международной морской организации (ИМО). Система уже заручилась поддержкой нескольких государств-членов ИМО, среди которых Турция и Маршалловы Острова.

— Коимсовату действительно приходится непросто: количество членов экипажей сократилось, а бумажной работы прибавилось. Проверки в портах, ответственность для компании — все это огромная нагрузка. Хочется надеяться, что постепенно подобные системы будут вводиться не только в развитых странах, но и в той же Африке, например, где проверок всегда больше, чем в Европе или США. Ведение электронного документооборота позволило бы морякам сосредоточиться на своих основных задачах по обеспечению безопасной навигации, — говорит председатель Балтийской территориальной организации РПСМ Александр Бодня.

## НОВОСТИ

### Жара делу не помеха

Морякам часто приходится работать в регионах с высокими температурами. На некоторых маршрутах в летнее время жара может достигать 40 градусов по Цельсию, а то и больше. Вытерпеть такую жару не так просто.

Чтобы решить эту проблему и сделать условия работы для моряков более комфортными, японская компания Teijin разработала специальные охлаждающие комбинезоны для членов экипажей. Новая спецодежда предназначена, чтобы защитить моряков от теплового удара и снизить рабочую нагрузку. Комбинезоны оснащены перезаряжаемыми охлаждающими вентиляторами, которые забирают наружный воздух и «прогоняют» его между слоями ткани: спереди и сзади. Воздух равномерно проходит через весь комбинезон, что производит необходимый и ощутимый эффект.

— Разработка поможет морякам сосредоточиться на выполнении своих обязанностей, что напрямую влияет на безопасность рейса. Когда тело перегрето, страдает способность человека оценивать ситуацию и принимать рациональные решения. Кроме того, тепловой удар может привести к поражению нервной системы — отмечают в Российском профсоюзе моряков.

### Япония признала русские дипломы

Россия и Япония подписали Меморандум о взаимном признании квалификационных документов моряков торгового флота.

Работа над документом велась более 10 лет. Он заключен в соответствии с требованиями правила I/10 «Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года» с поправками, а также соответствующими положениями «Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты». Подписание состоялось в ходе рабочей встречи министра транспорта РФ Максима Соколова с министром государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии Кеити Исии. Подписанный Меморандум позволит морякам двух государств работать на судах обеих стран, — сообщает на сайте российского ведомства, — что особенно важно для российских представителей профессии. Документ, среди прочего, предусматривает взаимное сотрудничество в подготовке моряков, включая обмен методами и опытом, а также взаимные инспекции системы такой подготовки.

— Подписание меморандума — хорошая новость, — отмечают в РПСМ, — теперь российские моряки могут работать на судах под флагом Японии. Она обладает одним из крупнейших торговых флотов в мире, а это новые рабочие места для российских моряков.

ПИРАТСТВО

# Тридцать дней в плену

Размах пиратской деятельности таков, что ответ на эти вызовы вынуждены искать и судоходные компании, и правительства, и Международная морская организация (ИМО). А на линии огня в первую очередь оказываются моряки. Портал [morgvesti.ru](http://morgvesti.ru) опубликовал рассказ побывавшего в 2017 году в пиратском плену российского моряка Андрея. Имя героя изменено, но «Морские вести России» уверяют, что за ним – реальный человек.

## Побережье Нигерии. Захват

– Когда долго работаешь без всяких происшествий в одном районе, чувство опасности притупляется. Даже в таком рисковом регионе, как нигерийские воды.

...Утро. Сухогруз следует своим курсом. Капитан на вахте. С момента отхода прошло менее суток, у него много работы и на первом месте – не-репеллика. Надо давать нотисы, диспетчерские, отчитываться за прошедшую стоянку. От вахты его никто не освобождает.

борт низкий. Тем из наших моряков, кто увидел непонятную ситуацию, находясь в стороне от места событий, удалось спрятаться. Правда, ненадолго. А капитан работал, вчитываясь в текст сообщений, ничего не слышал и не видел. Внезапно приставленный к голове ствол заставил его вздрогнуть и оторваться от дела... Судно захвачено!

## В плену

Пираты собрали всех в кают-компанию, проверили по судовой роли. Под угрозой расстрела плененных членам экипажа, спрятавшимся в машинном отделении, пришлось выйти из укры-



числе, посадили в катер и на полной скорости повезли в неизвестность.

Места в районе острова Бонни – экваториальные джунгли. Дельта реки имеет множество рукавов, мелких ручейков, протоков, болотистых мест и

неплохие от ожидаемого условия. Воду доставляли по утрам, можно было умыться. Кормили 2-3 раза в день. Еду привозили в каких-то ведрах. Но, тем не менее, она была съедобной. Когда кому-то становилось плохо или человек заболел, без лишних слов приносили лекарства. Оно и понятно: с большим никто возиться не хочет, а если вдруг... – выкуп за таких не заплатят. Непривычно было ощущать себя в виде товара. Круг тем для разговора быстро исчерпался, главной была мысль, будут за нас платить или нет.

## Освобождение

Однажды нас вывели на «свободу», и мы почувствовали: что-то изменилось. Было похоже, стороны договорились, торги или сделка свершились. Нас усадили в лодку, и мы поплыли... Куда? Вскоре всех высадили на берег. На голову надели мешки, подъехала машина, в которой нас потом долго везли в неизвестном направлении. Только

ветви зарослей шелестели о борт машины.

Остановились. Нас вывели и привязали к дереву. Мы услышали гул отъезжающей пиратской машины. Тишина. Страх сковывал тело. Что будет дальше? Было душно, а мешки мешали дышать. Мы думали, что за нами должны приехать, но время тянулось, волнение нарастало, а тишину никто не нарушал. Мы ждали. Давила неизвестность. Наконец, услышали ободрающий гул машины. Автомобиль приблизился, и росла надежда. Когда услышали английскую речь, выдохнули с облегчением. Приехали агент, местные власти и еще какие-то люди. Нас развязали, дали попить воды и повезли в город.

На этом общении с пиратами закончилось. Нам стало известно, что пираты запрашивали за нас 5 миллионов долларов, но после месяца торгов согласились на 300 тысяч. Интересно было бы узнать, почему так снизили цену? Но в тот момент этот вопрос нас волновал уже в последнюю очередь.



Словом, голова капитана была занята обычными делами, он работал на компьютере и готовил информацию. Периодически подходил к радару, осматривался. На приближающийся катер мог не обратить внимания, даже если бы увидел. Катер был из числа селлайеров (снабженцев). Мало ли таких в районе. И на наше судно на таких же катерах неоднократно доставлялось снабжение и продукты.

Рядовой состав на палубе. Завидев знакомый силуэт катера, моряки сразу пошли встречать его с мыслями: наверное, что-то ранее было заказано на судно, и сейчас заказ наконец доставили. Стояли в районе трапа, ждали... Прозрение наступило позже, когда на ничего не подозревавших моряков были направлены стволы автоматов и передернуты затворы. Кто-то произнес шепотом: «Попали...»

Нежданые визитеры легко попали на судно. Даже в балласте у судна

тия. До экипажа довели инструкцию, что все пересаживаются в катер, однако после небольшого совещания «новым командованием» на судне было решено оставить трех человек. Выбор пал на 2-го помощника капитана, старшего механика и матроса. Чтобы не привлекать внимания и выиграть для себя время, пираты приказали отогнать судно подальше от места событий. (Как мы потом узнали, наша «тройка» с задачей справилась, благополучно довела судно до порта.)

Пока одни пираты производили инструктаж и усаживали в лодку пленников, вторые «зачищали» каюты экипажа. Забирали все более-менее стоящие вещи, не говоря уж о деньгах, технике, украшениях или золотых изделиях. Направленный автомат Калашникова помог открыться и судовому сейфу с деньгами и документами. Экипаж слушался, эксцессов не возникало. Восемь человек, и меня в том

островков, покрытых зарослями. Долго петляли по протокам, затем причалили к берегу.

«Гостиница» для «гостей» была готова. Ею оказалась хижина на сваях у берега, над краем реки. Нас завели туда, объяснять ничего не стали. Закрыли и выставили часового, вооруженного автоматом Калашникова. На полу была солома, на которой мы спали весь последующий месяц. О каких-то удобствах в виде туалета даже не было разговора. Вон там уголок, а внизу воды реки. Мысли о победе были отменены сразу и позднее даже не появлялись.

На следующий день капитану дали телефон и приказали сообщить в свою судоходную компанию о захвате. Периодически такие приказы повторялись, пираты говорили, что нужно сказать, а капитан передавал судовладельцам.

Потянулись дни плена. Я бы сказал, что для нас были созданы даже



## НЕ БОЛЕЙ!

В рамках совместной программы группы компаний СКФ Новошип и первичной профсоюзной организации ПАО «Новошип» Российского профсоюза моряков работники группы компаний и члены их семей могут бесплатно заниматься спортом

- в тренажерном зале,
- на волейбольной и баскетбольной площадках,
- в плавательном бассейне,
- на футбольном поле.



Телефон:  
**60-11-67**



За справками обращаться в профком ПАО «Новошип» РПСМ по адресу:

Новороссийск, ул. Куникова, 28, здание проходной, 2-й этаж, кабинет № 7.

# Будущее торгового флота за парусом?

Технология столетней давности – роторный турбопарус – возвращается. Мировой лидер в сфере контейнерных перевозок Maersk подписал с финским производителем двигателей этого типа Norsepower договор: если эффективность турбопаруса удовлетворит Maersk, то их установят на все мало- и среднетоннажные суда компании.



гавани, чтобы посмотреть на него – уж больно чудное это было судно. E-Ship 1 принадлежит компании Enercon, крупнейшему немецкому производителю ветрогенераторов. Компания занимается производством, доставкой и установкой промышленных генераторов на шельфе. В год Enercon поставляет 16000 турбин в 30 стран по всему миру. Ее руководство решило, что их суда тоже должны эксплуатировать энергию ветра.

У E-Ship 1 аж целых четыре колонны-ротора. Высота роторов 27 метров, диаметр 4 метра. Эти двигатели работают на два электрогенератора от Enercon. E-Ship 1 имеет специальную открытую грузовую палубу для перевозки негабаритов и кормовую рампу. На судне имеются два крана с большим вылетом, грузоподъемностью 80 и 120 тонн. Роторы конечно, являются вспомогательными, главными двигателями являются два дизельгенератора. Скорость до 16 узлов в ходовом режиме. В этом режиме использование ветра позволяет экономить до 40 процентов топлива. Интересно, что E-Ship 1 попал в список самых уродливых судов в мире. Но когда позволяешь себе экономить столько топлива, то внешность уже не главное.

**В 1924 ГОДУ** немецкий инженер Антон Флеттнер изобрел роторный турбопарус. Роторный парус – это высокая гладкая металлическая колонна, которая благодаря ветру и гениям инженерной мысли вращается, создавая тем самым движущую силу. В том же году технология была успешно испытана, и шхуна «Букау» с ротором Флеттнера пересекла Атлантику. Уже в те времена новая технология позволяла снизить расходы на топливо на 5-6 процентов.

В двадцатом веке турбопарус не снижал популярности – нефть стоила копейки. Зачем заморачиваться? Только энтузиасты вроде Жака-Ива Кусто развивали технологию Флеттнера. Кусто установил два турбопаруса на «Алсионе», одном из своих исследовательских судов. За два десятилетия кругосветных путешествий было доказано, что роторный турбопарус может сэкономить треть топлива. А в наше время, когда нефть стоит дорого, это уже совсем другие цифры.

**В СЕРЕДИНЕ** августа 2010 в порт Дублина в Ирландии зашел самый инновационный ро-ро в мире. Это был его первый рейс. Жители ирландской столицы толпами шли к



**ПРИМЕР** оказался заразительным настолько, что в Финляндии появилась компания Norsepower, специализирующаяся именно на производстве турбопарусов для торгового флота. Они усовершенствовали производственный процесс, благодаря чему изготовление роторных турбопарусов стало обходиться дешевле. Первый свой двигатель они установили на пароме Estraden, который бегает по Балтике между Таллином,

ные турбопаруса будут установлены на один из круизных лайнеров компании, а также на один из новых круизных паромов. В очередь за ними стали датчане из судоходной компании Switjnk Shipping. К концу 2019 года пять их балкеров будут оснащены роторными турбопарусами.

Но это только начало для Norsepower. Компания заявляет, что готова масштабировать производство и оснастить своими турбопарусами



Хельсинки и Турку. При шестипроцентной экономии топлива турбина окупилась за два года.

В начале 2018 года на один из крупнейших танкеров Maersk установили самый большой роторный турбопарус Norsepower, высота которого составляет 30 метров. Он сможет снизить потребление топлива судном примерно на 10 процентов. Также было объявлено о сделке с финским судоходным концерном Viking Line. В 2018 году ротор-

около двадцати тысяч судов торгового флота малого и среднего тоннажа. А это примерно треть всех судов мира. Это увеличит экономию топлива на 10-15 процентов и снизит выбросы углерода во всем мировом флоте на 5 процентов. Именно по этой причине проект финской компании пользуется поддержкой не только у себя на родине, но и во всем Евросоюзе. Так что в ближайшее время в Европе уродливых судов станет больше.

## НОВОСТИ СКФ



## «Совкомфлот» победил «Росморпорт»

В субботу 14 апреля в Москве на площадке манежа Академии «Спартак» имени Федора Черенкова состоялся VIII турнир по мини-футболу на Кубок Минтранса. В итоге команда «Совкомфлот» получила бронзу, победив команду «Росморпорт» со счетом 3:0.

Кубок за третье место будет храниться в музее Новошипа. Организаторы турнира удостоили призами футболистов еще в нескольких номинациях. Голипер «Совкомфлота» в четвертый раз подряд был признан «Лучшим вратарем турнира».

Отраслевой турнир собрал вместе 16 команд, представляющих ведущие транспортные компании страны, а также структуры, подведомственные Министерству транспорта РФ. В их числе и команда «Совкомфлот». 16 команд были поделены на четыре группы.

«Совкомфлот» попал в группу с серьезными соперниками. С командой «Международный аэропорт «Домодедово» была установлена ничья. С «Федеральной грузовой компанией» у каждой из команд было много голевых моментов, но СКФ свои реализовал лучше и обыграл со счетом 2:1.

В четвертьфиналах «Совкомфлот» победил команду «Канала им. Москвы» со счетом 3:0. Во встречах за выход в финал действующий чемпион «Совкомфлот», но, увы, сложил с себя полномочия победителя, уступив команде «Аэрофлот» со счетом 0:1.

Победителем турнира стал команда «Аэрофлот», второе место у команды «Международный аэропорт «Внуково».



# Спина не резиновая

**Е**СЛИ заболела спина, главный враг – самодиагностика и самолечение. Многие скажут: «Что тут диагностировать? Остеохондроз – это очень широкое понятие, которое ни о чем не говорит. Оно не отражает истинную причину возникновения боли. А как диагноз бесполезно, так как не позволит правильно определить необходимое для больного лечение.

Более продвинутые, могут сказать: «Мне диагноз не нужен, у меня грыжа межпозвоночного диска». Ну, во-первых, грыжа не всегда является источником боли. Хотя это, пожалуй, одна из самых распространенных причин болей в спине. После тридцати лет она есть чуть ли не у каждого второго человека, причем может существовать совершенно бессимптомно. Во-вторых, если у вас действительно грыжа, то тем более надо бежать к врачу. Ведь диагностировать грыжу должен врач, чтобы потом назначить ПРАВИЛЬНОЕ лечение. В противном случае грыжа может привести сначала к временной утрате трудоспособности, а потом и к инвалидности.

Но чаще всего народ предпочитает перетерпеть боль. Мол, само пройдет. Отчасти это верно: в девяти из десяти случаях боль успокаивается сама в течение месяца, может быть, двух. Но если у вас появилась боль в спине, которая сопровождается подъемом температуры или резким снижением веса, а сама боль сохраняется в покое и в ночное время, срочно к доктору. Хотя бы бочком.

Тяготы жизни мужчины переносят по-разному: кто-то сердцем болеет, у кого-то нервы начинают шалить, некоторые, что греха таить, противостоят вызовам судьбы своей печенью. Но, в конце концов, чаще других страдает спина. Серьезная боль в спине способна положить на лопатки любого крепкого мужчины. И большинство мужчин в этом случае начинают горстями пить таблетки, часто не задумываясь, что можно нажить еще больше проблем.

Есть заблуждение, что перед тем как идти к врачу, нужно сделать рентген или магнитно-резонансную томографию, чтобы доктору было с чем работать. Совсем нет. Такие обследования приводит к случайным находкам (например, тем же бессимптомным грыжам), лечение которых ни к чему не приведет. Как говорят в детективах, не надо путать следствие! Для выполнения любого обследования существуют четкие показания, которые должен делать врач.

**Ну, НАКОНЕЦ-ТО,** дело дошло до врача. Доктор провел все нужные исследования, поставил диагноз, назначил лечение. И вот на этом этапе большинство людей начинают импровизировать. «Врач назначил таблетки, уколы, капельницы, а я погулял и решил, что пить их не буду, слишком много побочных эффектов! Не такая уж и сильная боль, потерплю, обойдусь без допинга, одними массажами и физиотерапией».

Во-первых, терпеть боль плохо. Это эволюционный механизм, который говорит, что с телом что-то не так. Если ее игнорировать, то она может стать хронической. А хроническая боль – это уже отдельное заболевание. Во-вторых, вероятность побочных эффектов от короткого курса (обычно, если случай не сильно запущен, он длится семь-десять дней) обезболивающих препаратов очень мала. В-третьих, лечение болей в спине, как правило, комплексное. Если какого-то

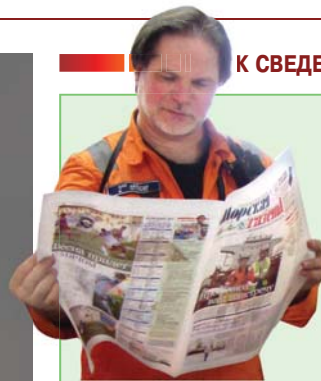
ингредиента нет, то другие элементы просто-напросто не сработают. Полумеры в лечении позвоночника не годятся, это ведь не какая-нибудь простуда.

Еще одна из полумер, на которую идут люди, блокады. Укол в области позвоночника – процедура крайне сложная и порой болезненная. Вообще-то, это всего лишь часть лекарственной терапии, которая применяется при очень сильных болях. Она не отменяет базового лечения. Но иногда пациенты решают обходиться только ей. Это в корне неверно. Первопричину боли в спине это не устранил.

Крайний случай, на который идут врачи при лечении болей в спине – хирургическое вмешательство. Дело в том, что не все беды позвоночника можно разрешить одними только консервативными методами лечения. А современные малоинвазивные методики творят чудеса. Однако стоит помнить, что при наиболее распространенных проблемах большой спины, например, грыже позвоночника, эффект от оперативного лечения далеко не всегда держится так долго, как хотелось бы. Зачастую, возникают рецидивы, для купирования которых необходимы повторные операции. Тем более, любые операции несут риск осложнений, как самого вмешательства, так и анестезии.

Боль в спине часто воспринимается как нечто обыденное и даже само собой разумеющееся. Перестарался в спортзале, поднял что-то тяжелое, да и просто просквозило – с кем не бывает? Но это не значит, что к боли надо привыкать. Не ленитесь обращаться к врачу.

К СВЕДЕНИЮ



## ЮТО РПСМ

(Новороссийск, ул. Победы, 16 «б») ПРЕДЛАГАЕТ ЧЛЕНАМ ПРОФСОЮЗА И ИХ БЛИЗКИМ

– **познакомиться со свежими новостями морской и профсоюзной жизни.**

Южная территориальная организация Российской профсоюза моряков издает свой информационный вестник – «Профсоюзную морскую газету». Тираж печатного издания 1100 экземпляров. Газета распространяется бесплатно, через фирменные стойки в ЮТО РПСМ и первичных профсоюзных организациях. Электронная версия доступна на сайте ЮТО РПСМ [www.stosur.ru](http://www.stosur.ru).

26 лет мы защищаем права моряков на рабочие места, достойную оплату труда, социальные гарантии. Будьте в курсе!

– **бесплатно заняться собственным оздоровлением в профсоюзном спортивном комплексе:**

ежедневно с 8.30 до 22.00 к услугам членов РПСМ, их жен и детей один из лучших спортивных залов Новороссийска (тел. (8617) 61-32-46). Самые современные тренажеры позволят проработать все группы мышц, а спортивный инструктор поможет составить индивидуальную программу занятий;

– **бесплатно получить юридическую помощь по всем вопросам законодательства:**

ежедневно в рабочие дни по всем вопросам трудового законодательства можно получить консультацию главного правового инспектора ЮТО РПСМ В.М. Кулебякина (кабинет №17, тел. (8617) 61-18-05); каждую среду с 15 до 17 часов в кабинете № 17 прием ведет адвокат В.С. Покатило. Квалифицированная первичная юридическая консультация по всем вопросам законодательства.

## БОЛЬ В СПИНЕ



## Зона риска

- Застарелые травмы;
- Избыточный вес тела;
- Уже имеющиеся заболевания позвоночника;
- Тяжелый физический труд;
- Сидячий образ жизни.

Если боль в спине стала регулярной, необходимо обратиться к врачу.

В номере использованы материалы: [sur.ru](http://sur.ru), [yandex.ru/images](http://yandex.ru/images), [morvesti.ru](http://morvesti.ru)

Учредитель и издатель – Южная территориальная организация РПСМ. Свидетельство о регистрации ПИ №10-5507 выдано 09.02.2004 г. Южным окружным межрегиональным территориальным управлением МПТР России.

Адрес редакции и издателя: 353000, г. Новороссийск, ул. Победы, 16-б. Тел./факс (8617) 61-38-44, 61-18-05. E-mail: [info@stosur.ru](mailto:info@stosur.ru)

Газета отпечатана в типографии ООО «Флер-1» г. Краснодар, ул. Уральская 98/2. Печать осязная. Печ. л. 1. Тираж 1100 экз. Время подписания в печать по графику – 16.00. Фактическое – 16.00. Заказ № 1287.

Главный редактор – Купрацевич М.А.

[info@stosur.ru](mailto:info@stosur.ru)