

Тверские вагоностроители создадут двухэтажный вагон-ресторан нового поколения

Вчера после капитального ремонта в Москве открылась Центральная стоматологическая поликлиника ОАО «РЖД»

Для работы в полосе отвода аутсорсерам не хватает грамотного персонала

В ВРК-3 создадут прозрачную систему управления производством и расширят спектр дополнительных услуг

|                   |                         |
|-------------------|-------------------------|
| 19 июня 2012 года | WWW.GUDOK.RU            |
| вторник           | WWW.GUDOK.INFO          |
| № 102 (25063)     | E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU |



|                     |                        |                   |
|---------------------|------------------------|-------------------|
| Ежедневная          | Выходит                | Тираж             |
| транспортная газета | с 23 декабря 1917 года | 178104 экземпляра |

От редакции

Метод окупаемости

ОАО «РЖД» на основе заявок грузоотправителей подготовило «Генеральную схему развития железнодорожного транспорта до 2020 года». Несколько проектов предстоит реализовать на Восточном полигоне. Однако с коммерческой точки зрения некоторые из них для компании совершенно непривлекательны. Например, строительство вторых путей на участке Междуреченск – Тайшет по независимой оценке Сбербанка окупится только через 45 лет. С расширением БАМа ситуация ещё сложнее. Из-за того что по магистрали будут возить преимущественно грузы первого класса, у неё образуется убыток даже на уровне эксплуатации. Тем не менее в компании считают, что эти проекты в целом окупаются с государственной точки зрения. Если в расчёт включить те налоги (так называемые окрашенные), которые дополнительно в бюджеты различных уровней будут платить предприниматели, то ситуация будет выглядеть по-другому. Часть этих налогов можно было бы направить на погашение кредитов, взятых на строительство или на субсидии для компании. Это напоминает механизм действия Инвестиционного фонда, однако сейчас в этом фонде уже нет средств для реализации крупных проектов. ОАО «РЖД» предлагает такой подход как один из методов финансирования коммерчески непривлекательных проектов. Он хорош тем, что государству не нужно брать на себя риски и сразу выделять большие средства на строительство инфраструктуры, ведь конъюнктура может измениться. А в данной схеме риски раскладываются на всех участников проекта. Но потенциально хорошее решение наталкивается на сопротивление Минфина. Там говорят, что есть Бюджетный кодекс, по которому все налоговые поступления должны быть обезличены. Финансистам это гораздо удобнее: все деньги поступают в общий котёл, из которого и распределяются согласно возможностям и лоббистскому напору. При этом сам Минфин в качестве инвестиционного ресурса предлагает повысить тарифы на инфраструктурную составляющую перевозки, надеясь, что в конечном итоге для потребителей цены вырастут не столь значительно. Но высокие тарифы означают сокращение грузопотока, в то время как перед РЖД стоит задача вывезти все предъявляемые грузы и не тормозить тем самым рост ВВП. Поэтому трудный диалог с Минфином будет продолжен, и в РЖД не теряют надежды убедить финансистов в том, что простыми решениями эффективную инфраструктуру уже не построишь.

Цифра дня

42 млн

тонн было погружено Октябрьской дорогой в январе – мае 2012 года, что на 9,2% выше, чем за аналогичный период 2011-го.

Блиц

По единым требованиям

Движенцам набираться опыта помогут тренажёры



ФОТО: МАК

Евгений Шаронов, начальник службы технической политики Центральной дирекции управления движением

– Евгений Алексеевич, за счёт чего достигается внедрение единых корпоративных требований к проведению обучения? – Прежде всего, как того требуют новые подходы к технической подготовке, наши дирекции практически на 80% оснащены тренажёрами,

которые применяются для подготовки по таким специальностям, как дежурный по станции, поездной диспетчер, дежурный по сортировочной горке. Все они проходят обучение по единым стандартам. К тому же инженеры, в чью компетенцию входит проведение технических занятий, сами проходят обучение по единым методикам в Санкт-Петербургском университете путей сообщения, овладевая первоначальными навыками преподавания. Кроме того, с использованием системы дистанционного обучения все центры могут воспользоваться мультимедийными уроками для разных профессий. – Впервые проведена школа передового опыта по организации технической учёбы в дирекциях управления движением. Что послужило поводом? – Требования к техническому обучению из года в год повы-

шаются, поскольку напрямую влияют на обеспечение безопасности движения и охраны труда. В 2007 году на совещании главных инженеров тогда ещё службы перевозок мы определили основные пути развития в данном направлении. Поставленные на тот момент задачи сегодня выполнены, так что пришло время обменяться опытом. – Какие основные решения приняты по итогам сетевой школы? – Мы продолжим развитие центров практического обучения, прежде всего за счёт оснащения тренажёрами. С 2008 года для проведения занятий на удалённых станциях, где дистанционное обучение невозможно, в дирекции поставлено 35 таких вагонов, и мы продолжим их обновление. БЕСЕДОВАЛ ОЛЕГ СЕРГЕЕНКО

ПАРК

Привлечь гибкостью

ОАО «РЖД» ПРЕДЛАГАЕТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ДЕРЕГУЛИРОВАТЬ АРЕНДНУЮ СТАВКУ НА ПРИВЛЕЧЁННЫЕ ВАГОНЫ ОПЕРАТОРОВ



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЛЕНЧЕВ

Чтобы оптимизировать привлечение частного парка для обеспечения социальных перевозок, ОАО «РЖД» обратилось к правительству с предложением отменить госрегулирование ставок на аренду вагонов. В то же время не все игроки рынка поддерживают эту инициативу – некоторые убеждены, что привлечённый парк и вовсе следует «распустить».

Предложение дерегулировать арендную ставку, которая сейчас составляет чуть более 1 тыс. руб. за вагон в сутки, и поменять её на рыночную содержится в письме, которое президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин направил первому вице-премьеру Игорю Шувалову. Как отмечается в нём, количество привлечённых полувагонов (а привлечь удалось 107 тыс. единиц у дочернего ОАО «ВГК» вместо запланированных 205 тыс.

Фиксированная ставка на привлечённые вагоны операторов не приносит результатов

со всего рынка) не позволяет достигнуть «эффекта масштаба» для оптимизации логистики порожних вагонов. «Привлечённые полувагоны подаются под погрузку по остаточному принципу, что не позволяет достичь целевых показателей использования парка по среднесетевым условиям», – пишет Владимир Якунин. Пассивность частных собственников в вопросе передачи вагонов на условиях оферты объясняется как раз низкой арендной ставкой. В письме отмечается, что другие владельцы полувагонов не считают возможным передавать парк в управление ОАО «РЖД» на условиях привлечения вагонов ОАО «ВГК», считая установленную цену привлечения не соответствующей рыночным условиям. В секретариате первого вице-преьера от комментариев воздержались.

Руководитель отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий Игорь Куротченко инициативу ОАО «РЖД» поддерживает. Нынешняя ставка, по его мнению, не привлекательна для операторов по двум причинам. «Во-первых, расходы на лизинговые вагоны, как правило, её превышают, во-вторых, прибыль значительно больше при самостоятельном управлении вагонами: обычная суточная доходность составляет 1,3–1,4 тыс. руб. И, пока есть возможность зарабатывать эту сумму, под 1 тыс. руб. вагоны передаваться не будут», – говорит эксперт. – Если же компании будет позволено привлекать вагоны по более высокой, рыночной цене – 1,3–1,4 тыс. руб., – то это может заинтересовать ряд операторов».

> Окончание | 2

ПЕРЕВОЗКИ

Внутренний рост

Темпы погрузки позволяют выполнить план первого полугодия

На текущей неделе подтверждённый заявками грузоотправителей спрос на перевозки ожидается свыше 3600 тыс. тонн в среднем в сутки. Как было отмечено вчера на оперативном совещании, которое проводил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, план перевыполняется на 0,8%, или на 495 тыс. тонн.

При этом уровень июня прошлого года превышен на 3,4% при заложенном в плане росте в 2,5%. В то же время отставание от докризисных показателей 2007 года составляет 2,2%. Несколько снижен к уровню прошлого года грузооборот и с начала месяца к заданию составляет 96,4%. Как сообщила генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева, доходная ставка по грузовым перевозкам пока ниже плановой на 3,1%, что связано с недовыполнением плановых показателей по грузам 2-го и 3-го



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЛЕНЧЕВ

тарифных классов. Кроме того, имеется серьёзное отставание на 4,9% по экспортным перевозкам, что повлияло и на снижение дальности перевозок. В связи с этим ЦФТО совместно с Центральной дирекцией управления движением для восстановления плановых параметров по экспорту будут принимать меры по освоению высокодоходных грузов.

Как сообщил начальник Центральной дирекции движения Павел Иванов, на 13% по сравнению с прошлым годом увеличилось количество отказов в работе технических средств. При этом наихудшая ситуация наблюдается в вагонном хозяйстве, случаи браков выросли по сравнению с прошлым годом на 82%, в локомотивном хозяйстве – на

38%. По этой причине общее количество задержанных поездов увеличилось на 24%, в том числе пассажирских – на 12%, пригородных – на 3% и грузовых – на 29%. На 3% выросла погрузка в порты. Однако впервые темпы роста погрузки во внутреннем сообщении оказались выше, чем при экспорте и составили 4,2%. План погрузки для олимпийских объектов на вчерашние сутки перевыполнялся на 33,9 тыс. тонн. Таким образом, с начала года отставание сокращено до 31 тыс. тонн. Как заверил Павел Иванов, в июне оно будет полностью восполнено. В целом же по сети, как оценивают в ЦФТО, план погрузки как по текущему месяцу, так и по второму кварталу и в целом по полугодию будет перевыполнен относительно установленного направления задания более чем на 0,4%. ОЛЕГ БОРИСОВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Поддержать своих

Сегодня Госдума обратится к президенту с просьбой усилить поддержку соотечественников. Спикер нижней палаты парламента Сергей Нарышкин заявил, что создание Евразийского экономического союза требует поддержки со стороны государств, которые в него войдут. «Необходимо помнить о наших соотечественниках, проживающих в странах так называемого Русского мира», – отметил Сергей Нарышкин. Глава комитета Госдумы по делам СНГ и связям с соотечественниками Леонид Слуцкий добавил, что масштабы работы в этом направлении не соответствуют месту и роли России в мире. «Депутаты парламента считают необходимым кардинально усилить работу в этом направлении – в области защиты прав и обеспечения гуманитарных потребностей соотечественников», – отметил парламентарий.

Рыбу проверяют на «фон»

Роспотребнадзор может усилить контроль за качеством рыбы на Дальнем Востоке. Глава ведомства Геннадий Онищенко на парламентских слушаниях по вопросам развития рыбохозяйственного комплекса сообщил, что такие меры могут быть приняты в связи с аварией на японской атомной станции «Фукусима-1». «Мы ведём мониторинг, пока всё благополучно», – сообщил Геннадий Онищенко, но тут же добавил, что большой объём радионуклидов в акватории Тихого океана не мог пропасть бесследно. «Скорее всего, мы будем ставить более жёсткие требования к рыбе по радиационному фактору, ведь Дальний Восток – основной поставщик рыбы на территорию страны», – подчеркнул Геннадий Онищенко.

Налоги стали платить

Поступление налогов в консолидированный бюджет РФ в январе – мае выросло до 4,6 трлн руб. В Федеральной налоговой службе сообщили, что по сравнению с аналогичным периодом 2011 года сбор налогов вырос на 15%. В частности, выплаты налога на добавленную стоимость (НДС) в текущем году составили 761,2 млрд руб., что на 7,7% больше, чем в 2011 году. Поступления от налога на прибыль организаций составили 1 трлн 139,8 млрд руб., что на 6,4% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Виртуальная услуга

Центральная пригородная пассажирская компания ввела новую услугу для пассажиров – электронную регистрацию при покупке билета на скорые пригородные электропоезда повышенной комфортности с указанием мест через Интернет. Пассажиру необходимо зарегистрироваться на портале компании, войти в «Личный кабинет», выбрать нужный поезд и посадочное место и оплатить билет банковской картой.

При прохождении турникетного контроля и при посадке в вагон электропоезда пассажиру, прошедшему электронную регистрацию, достаточно предъявить документ, удостоверяющий личность, который был указан при оформлении билета.

Поезда, билеты на которые можно зарегистрировать через Интернет, курсируют по маршрутам: Москва – Владимир, Москва – Калуга, Москва – Дубна, Москва – Рязань, Москва – Сергиев Посад, Москва – Тула, Москва – Александров и Москва – Орехово-Зуево.

Вложили в пути

Инвестиции в реконструкцию пути Северо-Кавказской магистрали за пять месяцев составили более 935 млн руб. Укладывается путь на участках Минераловодского региона Солдатская – Шарданово, Зольский – Аполлонская и Богословская – Зеленчукская. На перегонах Краснодарского и Ростовского регионов реконструируется верхнее строение пути.

Грузить стали больше

Объёмы погрузки на Октябрьской дороге в январе – мае увеличились на 9,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Произошло увеличение по следующим номенклатурам грузов: железной руды – на 4,2%, цветной руды – на 6,1%, строительных грузов – на 33%, цемента – на 23,5%, грузов в контейнерах – на 8,7%, нефтеналивных грузов – на 9%, удобрений – на 1,5%, но отмечено снижение погрузки чёрных металлов на 20%, лесных грузов – на 7,2%, химикатов – на 6,5%.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПАРК

Привлечь гибкостью

> Начало | 1

Правда, для того чтобы поднять цену суточной ставки, отмечает эксперт, надо или вводить дополнительные повышающие коэффициенты к тарифной схеме за пользование привлечёнными вагонами, или полностью дерегулировать вагонную составляющую.

«То есть дать право ОАО «РЖД» самостоятельно определять уровень суточной доходности, установив её на рыночном уровне. Это повысит вероятность передачи вагонов операторов и позволит нарастить парк, который будет управляться по общесетевой технологии», – заключает Игорь Куротченко.

Между тем, как стало известно «Гудку», не все регуляторы и игроки рынка солидарны с предложениями ОАО «РЖД». Оказывается, помимо РЖД, с письмом к правительству обратилось и Минэкономразвития. И в нём, утверждает анонимный источник, предлагается «закрыть тему привлечения парка».

Его «сохранение не представляется целесообразным», считают и в НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава». Такую позицию изложил в своём письме исполнительный директор Совета Дмитрий Королёв директор Департамента промышленности и инфраструктуры правительства Андрею Недосекову. А объясняет её он тем, что сохранение парка «способствует снижению мотивации ОАО «РЖД» к внедрению современных технологий и управления поездной работы в условиях множественности операторов» и, таким образом, не стимулирует дальнейшего развитие отрасли. В некоммерческом партнёрстве считают, что завершить формирование условий для реализации современного управления парком сможет унификация тарифов на порожние вагоны, которая вводится 1 ноября.

Между тем операторы пока так и не предлагают взамен постановления правительства других инструментов для привлечения парка к перевозкам социальных и массовых грузов. Хотя именно для них он и требуется в первую очередь.

Как пояснил источник в ОАО «РЖД», речь идёт о «возможности гибкого реагирования на факторы конъюнктурного характера и формирование компанией таких предложений по аренде вагонов, которые будут экономически интересны и обоснованны для собственников подвижного состава и грузоотправителей».

Такой подход является развитием одного из пунктов постановления правительства № 1051, который предусматривает возможность предоставления ОАО «РЖД» собственниками подвижного состава вагонов для организации перевозки грузов, пояснили в компании.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

МАШИНОСТРОЕНИЕ

# Вторым этажом

## Специалисты тверского завода создадут вагон-ресторан нового поколения



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Впервые на сети отечественных железных дорог появятся двухэтажные вагоны-рестораны.

К изготовлению первого такого вагона для ОАО «Федеральная пассажирская компания» приступили специалисты Тверского вагоностроительного завода (входит в ЗАО «Трансмашхолдинг»).

В отличие от привычных вагон-ресторан модели 61-4473 имеет обеденный зал большей вместимости. Так, в салоне на втором этаже одновременно смогут обедать или ужинать порядка 44 пассажира.

Как сообщили в ЗАО «Трансмашхолдинг», установленное в вагоне-ресторане оборудование позволит не только разогревать пищу, но и готовить для пассажиров полноценные горячие обеды. Кухня вагона получит конвекционную печь с парогенератором, электроплиту, а также микроволновую печь. Чтобы сохранять все продукты свежими, в вагоне

уже построенный тверскими умельцами двухэтажный вагон стал базой для целого семейства новой техники

поставят два холодильника и морозилку. Поднимать готовые блюда из кухни на второй этаж, а вниз опускать грязную посуду помогут два особых лифта.

Чтобы официанты могли заказывать на кухне блюда, не бегая по лестницам, её с обеденным залом и баром свяжет переговорное устройство. Для связи же со штабным вагоном в случае возникновения в вагоне-ресторане непредвиденных ситуаций предусмотрена «тревожная кнопка».

«Одной из главных задач при разработке проекта вагона-ресторана было создание комфортных условий для работы обслуживающего персонала ФПК», – пояснили «Гудку» в ЗАО «Трансмашхолдинг». Так, например, в вагоне предусмотрены места для отдыха работников.

В баре будет установлена кофе-машина, и посетители

смогут выпить чашечку свежеприготовленного кофе, наслаждаясь прослушиванием музыки или просмотром интересных видеопрограмм, которые будут транслироваться благодаря установленному серверу системы автономного воспроизведения аудио- и видеопрограмм.

Ожидается, что первый двухэтажный вагон-ресторан изготовят уже в июле текущего года. После чего его отправят на испытания для получения сертификата соответствия. Всего будет изготовлено четыре вагона-ресторана.

Как рассказывал «Гудок» ранее, всего для ОАО «ФПК» завод поставит 50 двухэтажных вагонов, из которых сформируют два состава. Они будут курсировать между столицей и Адлером, а также будут задействованы в перевозке пассажиров на Олимпиаду 2014 года.

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

УПРАВЛЕНИЕ

## Приоритет инфраструктуре

Улан-Баторская железная дорога увеличит уставный капитал

Состоялись собрание акционеров и заседание правления АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД).

На заседании правления рассмотрены итоги работы предприятия за 2011 год, а также принято решение об индексации тарифов. По ключевой номенклатуре грузов её показатель не опустится ниже 12,5%, где учитывается инфляция (12%), а также инвестиционная составляющая.

«Решение по индексации тарифов будет способствовать повышению финансово-экономического состояния и создаст начальные условия для формирования инвестиционных источников развития дороги», – подчеркнул председатель правления АО «УБЖД» Вадим Морозов.

По его словам, в 2012 году продолжается положительная тенденция прошлых лет – улучшены основные технические и финансовые показатели дороги по сравнению с прошлогодними промежуточными итогами. В частности, по итогам пяти месяцев 2012 года компания показывает устойчивые положительные результаты: объёмы погрузки выросли на 21%, а пассажирских перевозок – на 8%.



ФОТО: ИТАСС-СПУТАНИК/ТАСС

Финансовые показатели УБЖД опасений не вызывают

Подписаны документы о продаже монгольскими акционерами «Торговому дому «РЖД» 50% акций КОО «Развитие инфраструктуры». Таким образом, выполнена одна из договорённостей, достигнутых на уровне президентов двух стран во время визита Дмитрия Медведева в Монголию в 2009 году в рамках сотрудничества по развитию железнодорожной инфраструктуры страны.

Правление согласовало план первоочередных мероприятий по развитию инфраструктуры УБЖД, а для их реализации

решено привлечь совместное предприятие – КОО «Развитие инфраструктуры».

Собрание акционеров компании согласилось на поэтапное увеличение уставного капитала компании за счёт паи-рительного взноса российской и монгольской сторон. Первый взнос составит \$225 млн и будет внесён уже до конца июня, а оставшиеся \$25 млн пополни-ят уставный фонд до конца этого года.

В этом году в состав правления УБЖД вошёл заместитель министра транспорта РФ, руководитель Федерального агентства по железнодорожному транспорту Алексей Цыденов.

Константин Мозговой

Уведомления

Приглашение для участия в тендере, проводимом ООО «ЛУКОЙЛ-Транс»

Уважаемые господа!

Настоящим приглашаем вас принять участие в открытом, двухэтапном, с проведением торгов тендере Т-32-ЛТ-2012: «Ремонт тепло-воза ТЭМ-2УМ № 957 в объеме ТР-3».

Наименование Заказчика и Организатора тендера, место нахождения: ООО «ЛУКОЙЛ-Транс», 115533, г. Москва, ул. Нагатинская, д. 27, к. 4. Тел.: +7 (495) 980-33-01, +7 (495) 983-24-03, +7 (831)455-34-41. Факс: +7 (499) 616-41-18.

Общая информация о проводимом тендере:

Дата и время проведения тендера: 16.07.2012 в 11.00 (мск) по адресу: 115533, г. Москва, ул. Нагатинская, д. 27, к. 4, конференц-зал.

Вид тендера: открытый, двухэтапный, с проведением торгов.

Предполагаемые сроки выполнения работ/услуг: III квартал 2012 г.

Оплата производится Заказчиком на основании полученного счета на оплату по факту выполненных работ в течение 10 банковских дней с даты получения счета при наличии акта приёма-передачи, акта выполненных работ, счёта-фактуры.

Особые требования:

Исполнитель имеет право привлекать для выполнения договора третьих лиц только по согласованию с Заказчиком.

Форма «Заявки на участие в тендере», а также «Квалификационная анкета претендента на соответствие требованиям промышленной безопасности, охраны труда и окружающей среды» (далее – Квалификационная анкета), Инструкция Претенденту и Условия проведения тендера размещены на сайте ООО «ЛУКОЙЛ-Транс» <http://lukoil-trans.lukoil.ru> в разделе «Тендеры».

Заполненную «Заявку на участие в тендере», а также надлежаще заполненную Квалификационную анкету необходимо представить в ООО «ЛУКОЙЛ-Транс» по указанному выше адресу, факсу либо электронной почте [Milausha.Pykhova@lukoil.com](mailto:Milausha.Pykhova@lukoil.com) в срок не позднее 20 (двадцати) календарных дней с момента публикации Приглашения (до 04.07.2012).

Без предоставления вышеуказанной заполненной Квалификационной анкеты с предоставленными к ней сканкопиями подтверждающих документов Заявка не принимается.

После направления Заявки для участия в тендере полный пакет тендерной документации может быть получен всеми заинтересованными лицами (Претендентами) в рабочие дни с 09.00 до 17.30 по вышеуказанному адресу.

Срок предоставления тендерных предложений – 13.07.2012 до 17.00 по вышеуказанному адресу.

Срок действия представленных тендерных предложений должен составлять не менее 90 календарных дней начиная с даты проведения тендера.

Проведение тендера

Первый этап: Вскрытие конвертов с технической частью тендерных предложений назначено на 16.07.2012 по вышеуказанному адресу. На данном этапе присутствие участников тендера обязательно.

Второй этап: Дата вскрытия конвертов с коммерческой частью тендерных предложений и проведение торгов по предмету тендера будет определена и сообщена дополнительно.

Торги/переговоры (далее – Торги) проводятся с обязательным участием зарегистрированных претендентов. Участники тендера должны иметь при себе соответствующие доверенности с правом изменения членов тендерных предложений. В случае участия в Торгих руководителя организации иметь при себе копию Приказа о назначении на соответствующую должность либо копию Протокола общего собрания учредителей организации о назначении на соответствующую должность.

С победителем тендера будет заключён договор в течение 30 календарных дней с даты направления соответствующего уведомления по результатам тендера.

Для получения консультаций по предмету тендера вы можете воспользоваться контактными телефонами: +7 (495) 983-24-03, +7 (831) 455-34-41.

Организационный комитет по подготовке, созыву и проведению учредительного съезда политической партии сообщает о намерении создать политическую партию с предполагаемым наименованием «Наш Город», а также о предоставлении 14.06.2012 в федеральный уполномоченный орган соответствующих документов.

Почтовый адрес: 107031, г. Москва, ул. Кузнецкий мост, 19, стр. 1, под. 5. Тел.: (495) 628 19 79.

Оргкомитет по подготовке, созыву и проведению учредительного съезда политической партии с предполагаемым названием «Партия Национальной безопасности России» извещает, что учредительный съезд этой партии состоится 21 июля 2012 года по адресу: Курская область, г. Курск, ул. Белинского, д. 29. Начало съезда в 11.00. Тел: 8 967 296-95-95, эл. почта: [info@pnbr.ru](mailto:info@pnbr.ru).

Организационный комитет по подготовке, созыву и проведению учредительного съезда политической партии сообщает о намерении создать политическую партию с предполагаемым наименованием «Городской форум», а также о представлении 07.06.2012 г. в федеральный уполномоченный орган соответствующих документов.

Почтовый адрес: г. Москва, ул. Ивана Бабушкина, д. 15, корп. 1, кв. 70. Тел.: (917) 598-27-11.

Мы идем одним путем!

**Гудок 1520**

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ  
ПРОСТРАНСТВА 1520  
СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ  
ОБЩИЙ СТАНДАРТ  
ОБЩИЙ ПУТЬ  
ОБЩИЕ НОВОСТИ  
**ОДНИМ ПУТЕМ!**

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994  
ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:  
(499) 262-89-89; [podpiska@gudok.ru](mailto:podpiska@gudok.ru)  
**WWW.GUDOK.RU/1520**



## Ситуация

## Красная жара

**ПОЖАРНЫЕ НЕ СПРАВЛЯЮТСЯ БЕЗ ПОМОЩИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ**

Пожарные поезда Красноярской магистрали продолжают работать в режиме боевой готовности. Всю прошедшую неделю три из них – со станций Саянская, Кошурниково и Уяр – помогли тушить пожары на 27-километровом перегоне Мана – Жайма.

Огонь был в непосредственной близости от дороги, угрожая объектам инфраструктуры. Но самое главное – трое суток, несмотря на усилия спасателей, сохранялась угроза для посёлка Жайма.

«Без помощи пожарных поездов не обойтись, ведь запас воды в одном составе превышает 210 тонн, запас пенообразователя – 5 тонн, что в десятки раз больше ёмкости пожарного автомобиля. Поезда служат также мобильными пунктами для заправки техники МЧС водой», – рассказал заместитель главного инспектора по пожарному надзору на КрЖД Владимир Рыдченко.

Манский район не единственный, где пожарным требуется помощь железнодорожников. Из-за 30-градусной жары в регионе две недели стояла сухая погода – число лесных пожаров растёт. По информации Красноярского краевого лесопожарного центра, зарегистрировано 55 очагов. От огня уже пострадало более 7 тыс. га леса.

По словам Владимира Рыдченко, в состоянии повышенной боеготовности переведены все пожарные и специализированные поезда дороги – их на магистрали 14. Ещё в мае для их усиления из рабочего парка магистрали выделили семь цистерн и ввели их в боевой расчёт пожарных поездов на станциях Чунояр, Решоты, Мариинск, Кошурниково, Саянская, Лесосибирск, Боготол. Но этого оказалось недостаточно – на прошлой неделе Красноярский филиал Первой грузовой компании выделил ещё семь цистерн, которые вошли в состав пожарных поездов.

Станции Решоты, Лесосибирск и Чунояр, на которых тайга вплотную подходит к полотну и идёт погрузка древесины, взяты под особый контроль.

На выходных в регионе прошли дожди, однако, по прогнозам синоптиков, эта неделя снова будет жаркой.

**ЕЛЕНА ПАСЕЧНИК**  
Красноярск

## Медицина

## Храм стоматологии

**ЛЕЧИТЬ ЗУБЫ В КОМПАНИИ БУДУТ ПО МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ**



ФОТО: СЕРГЕЙ БОЛНЧЕВ

**ВЧЕРА ПОСЛЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА В МОСКВЕ ОТКРЫЛАСЬ ЦЕНТРАЛЬНАЯ СТОМАТОЛОГИЧЕСКАЯ ПОЛИКЛИНИКА ОАО «РЖД».**

Обновлённой клинике предстоит стать флагманом создаваемого ДЗО «РЖД-Стоматология». «Я горжусь тем, что отрасль в очередной раз сделала правильные инвестиции, ведь это инвестиции в здоровье железнодорожников со всеми вытекающими отсюда позитивными последствиями для экономики отрасли, – отметил вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков. – С оптимизмом смотрю на перспективы и Центральной поликлиники, и дочернего общества, которое будет обеспечивать лечение не только железнодорожников, членов их семей, ветеранов отрасли, но и территориального населения».

Ремонт занял два года. Как рассказал главный внештатный стоматолог компании Владимир Каменских, поликлиника получилась совершенно новая: внутренняя планировка, коммуникации, энер-

**В РАСПОРЯЖЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МЕДИКОВ – САМОЕ СОВРЕМЕННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И ОПЫТ КОЛЛЕГ СО ВСЕЙ СЕТИ**

госберегающая система отопления. На первом этаже размещены все профилактические и лечебные кабинеты, небольшая операционная. Всё оборудование абсолютно новое и самое современное – есть даже кресло, специально предназначенное для лечения инвалидов-колясочников. Второй этаж стал вспомогательным – там разместились зуботехническая лаборатория, компьютерный томограф и служебные кабинеты. А на достроенном третьем этаже, под крышей, начнёт работу учебный центр, в котором стоматологи из дорожных поликлиник будут осваивать современные технологии лечения.

Там же оборудован телемедицинский центр – сидя в учебном зале, молодые врачи смогут наблюдать за операциями, которые проводятся на первом этаже. Отсюда ведущие российские и зарубежные

специалисты с помощью видеосвязи смогут знакомить с современными технологиями стоматологов, находящихся в клиниках на всей сети.

Обновился и врачебный коллектив поликлиники. Открывшаяся поликлиника – одна из немногих в России, в которой каждый второй специалист имеет учёное звание.

«Сегодня мне выпало счастье присутствовать при освящении храма стоматологии, – признался президент Ассоциации стоматологов России Владимир Вагнер. – Меня распирает от гордости, что в нашей специальности появилось лечебно-профилактическое учреждение такого высокого уровня. Здесь есть все возможности лечить пациентов по самым современным технологиям – и российским, и мировым. Вы сможете определять политику в стоматологии всей страны».

За заслуги в развитии медицины Владимир Вагнер вручил Владимиру Каменских грамоту ассоциации.

**АНДРЕЙ ИВАХНОВ**

## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## Машинисты пожелали

Два увесистых тома инструкций вышли в помощь локомотивщикам на Западно-Сибирской магистрали. Один сборник предназначен для инструкторов, а другой – для бригад. Свет они увидели благодаря пожеланиям машинистов.

«Сборники содержат приказы, распоряжения по ОАО «РЖД» и все дорожные инструкции», – рассказал начальник Западно-Сибирского центра научно-технической информации и библиотек Юрий Скребков.

При этом машинистам вовсе не обязательно идти в библиотеку и проводить время в читальном зале. Достаточно принести с собой информационный носитель, «перебросить» на него электронную версию издания. А можно просто зайти на сайт библиотеки и скачать нужный файл.

## Ноутбуки для победителей

В Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры завершился конкурс «Лучший по профессии» среди дефектоскопистов. Среди победителей – оператор цеха дефектоскопии Северобайкальской дистанции пути Владимир Имегенов, механик-наладчик цеха дефектоскопии Ново-Чарской дистанции пути Юрий Зуб, оператор центра расшивки дефектограмм Игорь Рудько, инженер вагона-дефектоскопа Евгений Лукин, мастер цеха дефектоскопии Горхонской дистанции пути Александр Скрябиков.

Как отметил начальник ВСЖД Василий Фролов, роль представителей этих специальностей в обеспечении безопасности движения, стабильной эксплуатационной работы трудно переоценить.

«Радует, что есть у нас такие мастера с большой буквы, на которых нужно равняться. Хотелось, чтобы все были такими», – сказал он.

Призёрам подарили ноутбуки и планшетики.

**СОБ. ИНФ.**

## ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ



**Журнал для тех, КТО ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЯ**

**ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ ОТРАСЛЕВОЙ КОМПАНИЕЙ: АНАЛИТИКА, МЕТОДОЛОГИЯ, ПРИМЕРЫ**

**ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ 2012 ГОДА В РОССИИ, СТРАНАХ СНГ И БАЛТИИ**

**Подписной индекс 46101**

**Дополнительная информация:**  
**+7 (499) 262-89-69**

**PODPISKA@GUDOK.RU**

реклама

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА РАЗВИТИЯ ВОКЗАЛОВ: ОТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ К ВОЗВРАТУ ИНВЕСТИЦИЙ**

**5 – 7 июля 2012 года**  
Италия, Мерано

Партнер

Спонсор

Спонсор

Спонсор

При поддержке

Организатор

Генеральные информационные партнеры



Ситуация

# Рубка через пень-колоду

Для работы в полосе отвода железнодорожникам не хватает техники, а аутсорсерам — грамотного персонала

**АУТСОРСИНГОВЫЙ МЕТОД РАБОТЫ В ЗАЩИТНЫХ ЛЕСОНАСАЖДЕНИЯХ И ПОЛОСЕ ОТВОДА ПРИЖИВАЕТСЯ С ТРУДОМ ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ КВАЛИФИЦИРОВАННОГО ПЕРСОНАЛА.**

В июне прошлого года сторонняя организация ООО «Арсенал» заключила договоры с ОАО «РЖД» на выполнение части работ в области защитного лесоразведения и содержания земельных участков полосы отвода. Основной деятельностью аутсорсеров стали лесосечные работы в полосе отвода на семи дорогах, в том числе и на Приволжской. Срок их выполнения – до 2014 года.

В итоге на ПривЖД упразднили дистанцию защитных лесонасаждений (ПЧЛ), существующую с 1940 года. В её состав входили Саратовский, Волгоградский и Краснокутский участки. Рабочие этих зелёных хозяйств – водители и трактористы – занимались противопожарной опашкой полосы отвода, вырубкой нежелательной древесно-кустарниковой растительности, лесовосстановительной рубкой, посадкой саженцев, а также выполняли рубки для видимости переездов и под линиями электропередачи. Теперь всех их перевели в дистанции пути. Там они стали монтерами пути с дополнительными обязанностями по обслуживанию защитных лесонасаждений и полосы отвода.

А специалисты ПЧЛ перешли в созданную дистанцию инженерных сооружений (ПЧИССО) и в отделы инфраструктуры регионов, чтобы контролировать работу аутсорсеров и путейцев. При этом 70% работ по уходу за живой защитой пути осталось у дороги.

Однако после расформирования лесного хозяйства железнодорожники столкнулись с проблемой нехватки кадров.

«Не все люди захотели работать монтерами пути, они привыкли заниматься лесом, – объясняет бывший начальник ПЧЛ, а ныне заместитель начальника ПЧИССО по содержанию полосы отвода Алексей Ключков. – Не дожидаясь реорганизации, стали уходить.



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Сегодня профессия «рабочий зелёного хозяйства» непрестижна

Нашли более оплачиваемую работу. Не пошли железнодорожники и в «Арсенал», куда их звали. Не устроил вахтовый метод работы – сегодня здесь, а завтра на Дальнем Востоке. Поэтому на момент перехода из 310 человек осталось 274, потом и 95. Сегодня на всю дорогу насчитывается всего 83 бывших работников ПЧЛ, отлично знающих своё дело».

Новые кадры брать негде. По словам Алексея Ключкова, среди молодёжи не найдёшь трактористов с корочками механизаторов широкого профиля. Профтехобразование получают единицы. На рынке труда полно менеджеров, юристов и экономистов, но нет станочников и механизаторов.

Дефицит кадров испытывает и аутсорсинговая компания.

«Нам нужны агроmeliораторы, механизаторы широкого профиля, но найти их сложно, – говорит главный инженер ООО «Арсенал» Борис Антипов. – Профессия «рабочий зелёного хозяйства» от-

личается низкой мотивацией. Непрестижно ходить вдоль путей и вырубать растительность. Кого-то не устраивает вахтовый метод работы. Принимаем работников упразднённых ПЧЛ. К нам, например, перешли люди с Западно-Сибирской и Октябрьской дорог. Из бывших лесхозов, фермерских хозяйств, а также безработные из местных селений. Кроме того, работаем с подрядчиками и субподрядными организациями».

В ПЧИССО отмечают, что подрядчиков и субподрядчиков сотни, но план они не выполняют.

«Невыполнение обязательств подрядными организациями по лесовосстановительной рубке – одна из главных проблем на сегодня», – замечает начальник службы пути Приволжской дирекции инфраструктуры Андрей Овчинников.

Причина отставания кроется в недостаточности опыта. В прошлом году путейцам пришлось даже отобрать у аутсорсеров

противопожарную опашку полосы отвода, так как те не поспевали за планом.

«Это произошло в период чрезвычайной пожарной опасности, – рассказывает Алексей Ключков. – У аутсорсеров часто ломались плуги, техника, потому что полоса отвода не колхозное поле, где нет пеньков. Ещё они делали никому не нужную работу: вместо

Например, высота пня со свежей порослью должна быть не более 12 см от уровня земли. Аутсорсеры оставляют 20, а это в будущем скажется на качестве молодого дерева. Железнодорожники заставляют их заново заходить на участок, исправлять брак. Работники «Арсенала» также не собирают за собой порубочные остатки. Им не подписывают акт при-

*Путейцы отобрали у не поспевавших за планом аутсорсеров противопожарную опашку полосы отвода*

трёх метров, установленных технологической картой, опашали семь. Но опашка – сложная работа, надо знать каждый сантиметр дистанции, поэтому нам пришлось вмешаться и заставить им опашку лесовосстановительными рубками».

Заместителю начальника ПЧИССО по содержанию полосы отвода не нравится и то, как рубят «арсенальцы». Он считает, что нарушаются установленные требования.

погоды, согласовать с пожарными площадку, где нет близости электропроводов, подписать разрешительный акт, запастись бочкой воды и огнетушителем. Но, по словам заместителя главного инженера ПривЖД по Волгоградскому региону Владимира Ковалёва, работники подрядной организации при температуре +35 градусов подожгли валежник в том месте, где занимались вырубкой. Ждать конца тления кострища не стали, ушли. Местные власти, заметив дымок, забили тревогу, сообщили железнодорожникам. Аутсорсеры заплатили штраф, ведь после пожаров в 2010-м, когда в Волгоградской области дома горели, как спички, требования к соблюдению противопожарных мер сильно ужесточились.

ООО «Арсенал» признаётся, что особо остро у них обстоит дела с утилизацией порубочных остатков и древесины.

«Традиционно в России они сжигались. Сейчас такой способ под запретом даже зимой. Так, в Волгоградском регионе со спутника отслеживают все дыммы. Только зажгли, приезжает МЧС, – объясняет Борис Антипов. – Но мы решаем эту проблему. Приобрели два мульчера РТ400 стоимостью около 20 млн руб. каждый. Они измельчают порубочные остатки в щепу, её используем для улучшения почвы. Сейчас мульчеры работают на Красноярской и Восточно-Сибирской дорогах, где сложная горная местность, тайга. Приволжская оснащена агрегатами для измельчения порубочных остатков».

К техническому оснащению аутсорсеры подошли основательно. Кроме мульчеров, закупили новые тракторы, 14 навесных измельчителей, целый комплекс других навесных и прицепных орудий к тракторам, а также «УАЗы» для перевозки людей.

Антипов не скрывает долгосрочных планов «Арсенала». Организация собирается увеличить штат, расширить парк автотракторной техники. Всё это потребует для оздоровления снегозадерживающих

лесонасаждений, восстановления лесных питомников, которых сегодня практически нет, а раньше было 5 тыс. га. Посадки устарели, и если их не воссоздать, придётся зимой вдоль пути выставлять щиты и строить снегозадерживающие заборы.

В отличие от аутсорсеров путейцы похвалиться оснащением не могут. Для них это больная тема. Вся техника устарела, в основном держится на местных кулибных.

«Например, реставрировали из подручных материалов корпус плуга, – рассказывает дорожный мастер укрупнённой бригады по капитальному ремонту и текущему содержанию пути Петроввальской дистанции пути Олег Харченко, отвечающий сегодня и за лесонасаждения, и за полосы отвода. – Часто выходит из строя лемех, когда напарывается на пни и камни. Мы приварили к лемеху путейский костыль, и ребро жёсткости стало крепче. Сейчас восстанавливаем отвалы плугов. Нет поступления новой техники, пил, кос, частей на тракторы. А задания выполнять чем-то надо».

Олег Харченко говорит, что успешно выполнять задания удаётся благодаря тому, что среди работников остались ещё крепкие ребята, знающие дело и каждый куст на дистанции. Его бригада – одна из лучших, план выполняет на 100%.

«Эх, нам бы технику, как у «Арсенала», мы бы их за пояс только так!» – эмоционально замечает дорожный мастер. Однако, судя по тому, что в 2012 году для дистанций на ремонт лесной техники предусмотрено 8 млн руб., перспективы у них скромные.

«В таких условиях нам сложно поддерживать работоспособность защитных лесонасаждений, чтобы закрыть путь от ветра, снега и песка, – признаётся Алексей Ключков. – А аутсорсерам предстоит ещё не один десяток лет совершенствовать профессионализм до уровня упразднённого ПЧЛ».

**Инга Быкова,**  
сов. корр. «Гудка»  
Саратов

## Финансы

| БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС   |   |   |                      |    |
|--|---|---|----------------------|----|
| на 31 декабря 2011 г.  | Организация: <b>Открытое акционерное общество «ВОЛГОМОСТЬ»</b><br>Идентификационный номер налогоплательщика<br>Вид деятельности: <b>СТРОИТЕЛЬСТВО</b><br>Организационно-правовая форма/форма собственности <b>АКЦИОНЕРНАЯ</b> | Форма N 1 по ОКУД<br>Дата (год, месяц, число)<br>по ОКПО<br>ИНН/КПП<br>по ОКВЭД<br><br>по ОКОПФ/ОКФС<br>по ОКЕИ | КОДЫ                 |    |
|  |   |   | 0710001              |    |
|  |   |   | 1386533              |    |
|  |   |   | 6450010433/644750001 |    |
|  |   |   | 45.21.2              |    |
| Единица измерения: тыс. руб.<br>Адрес: 410028, г. Саратов, ул. Мичурина, 112 |   |   | 47                   | 16 |
|  |   |   | 384                  |    |

| Пояснения | Наименование показателя                                   | Код  | На 31 декабря 2011 г. | На 31 декабря 2010 г. | На 31 декабря 2009 г. |
|-----------|---|------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
|           | <b>Актив</b>  |      |                       |                       |                       |
|           | <b>I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>                             |      |                       |                       |                       |
|           | Нематериальные активы                                     | 1110 | 271                   | 306                   | 316                   |
|           | Основные средства   | 1130 | 1061400               | 971852                | 993737                |
|           | Доходные вложения в материальные ценности                 | 1140 | 0                     | 0                     | 546                   |
|           | Финансовые вложения                                       | 1150 | 4288781               | 4249816               | 1074087               |
|           | Отложенные финансовые активы                              | 1160 | 23413                 | 18120                 | 24040                 |
|           | Прочие внеоборотные активы                                | 1170 | 139457                | 30772                 | 28906                 |
|           | Итого по разделу I  | 1100 | 5513322               | 5270866               | 2121632               |
|           | <b>II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>                               |      |                       |                       |                       |
|           | Запасы  | 1210 | 1260500               | 793295                | 792437                |
|           | Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям | 1220 | 31187                 | 7217                  | 8628                  |
|           | Дебиторская задолженность                                 | 1230 | 5730667               | 5737937               | 4812897               |
|           | Финансовые вложения                                       | 1240 | 628644                | 640005                | 627553                |
|           | Денежные средства   | 1250 | 522522                | 351884                | 87352                 |
|           | Прочие оборотные активы                                   | 1260 | 5079                  | 1387                  | 1859                  |
|           | Итого по разделу II                                       | 1200 | 8178599               | 7531725               | 6330726               |
|           | <b>БАЛАНС</b>   | 1600 | <b>13691921</b>       | <b>12802591</b>       | <b>8452358</b>        |

| Пояснения | Наименование показателя  | Код  | На 31 декабря 2011 г. | На 31 декабря 2010 г. | На 31 декабря 2009 г. |
|-----------|--|------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
|           | <b>Пассив</b>  |      |                       |                       |                       |
|           | <b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>  |      |                       |                       |                       |
|           | Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей) | 1310 | 56693                 | 56693                 | 56693                 |
|           | Переоценка внеоборотных активов  | 1340 | 112950                | 162206                | 162448                |
|           | Добавочный капитал (без переоценки)                                    | 1350 | 31630                 | 52376                 | 52376                 |
|           | Резервный капитал  | 1360 | 2835                  | 2835                  | 2835                  |
|           | Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)                           | 1370 | 2726236               | 2381855               | 2379377               |
|           | Итого по разделу III   | 1300 | 2930344               | 2655965               | 2653729               |
|           | <b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>                                  |      |                       |                       |                       |
|           | Заемные средства   | 1410 | 4500000               | 199380                | 0                     |
|           | Отложенные налоговые обязательства                                     | 1420 | 82902                 | 69313                 | 87522                 |
|           | Прочие обязательства   | 1450 | 22543                 | 0                     | 0                     |
|           | Итого по разделу IV  | 1400 | 4605445               | 268693                | 87522                 |
|           | <b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>                                  |      |                       |                       |                       |
|           | Заемные средства   | 1510 | 133550                | 4199974               | 3730511               |
|           | Кредиторская задолженность   | 1520 | 5948132               | 5628295               | 1936949               |
|           | Доходы будущих периодов  | 1530 | 6                     | 10                    | 52                    |
|           | Резервы предстоящих расходов   | 1540 | 74444                 | 49654                 | 43595                 |
|           | Итого по разделу V   | 1500 | 6156132               | 9877933               | 5711107               |
|           | <b>БАЛАНС</b>  | 1700 | <b>13691921</b>       | <b>12802591</b>       | <b>8452358</b>        |

Руководитель \_\_\_\_\_ Казанов К.Б.  
30 марта 2012 г.

Главный бухгалтер \_\_\_\_\_ Девятаяйкин П.С.

## ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ за январь – декабрь 2011 г.

|   |                          |                      |
|---|--------------------------|----------------------|
| Организация <b>ОАО «Волгомост»</b><br>Идентификационный номер<br>налогоплательщика<br>Отрасль (вид деятельности) <b>Строительство</b><br>Организационно-правовая форма <b>Акционерная</b><br><br>Единица измерения: тыс. руб. | Форма No. 2 по ОКУД      | Коды                 |
|   | Дата (год, месяц, число) | 0710002              |
|   | по ОКПО                  | 1386533              |
|   | ИНН/КПП                  | 6450010433/645001001 |
|   | по ОКОНХ                 | 45.21.2              |
|   | по ОКОПФ/<br>ОКФС        | 47   16              |
|   | по ОКЕИ                  | 384(385)             |

| Пояснения | Наименование показателя                            | За январь – декабрь 2011 г. | За январь – декабрь 2010 г. |
|-----------|--|-----------------------------|-----------------------------|
|           | Выручка  | 10500799                    | 6944017                     |
|           | Себестоимость продаж                               | (8752737)                   | (5552566)                   |
|           | Валовая прибыль (убыток)                           | 1748062                     | 1391451                     |
|           | Управленческие расходы                             | (798394)                    | (622287)                    |
|           | Прибыль (убыток) от продаж                         | 949668                      | 769164                      |
|           | Доходы от участия в других организациях            | 87471                       | 1                           |
|           | Проценты к получению                               | 5905                        | 7168                        |
|           | Проценты к уплате                                  | (563292)                    | (648114)                    |
|           | Прочие доходы                                      | 410008                      | 666542                      |
|           | Прочие расходы                                     | (533820)                    | (632608)                    |
|           | Прибыль (убыток) до налогообложения                | 355940                      | 162153                      |
|           | Текущий налог на прибыль                           | (77176)                     | (58486)                     |
|           | в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы) | 14367                       | 25918                       |
|           | Изменение отложенных налоговых обязательств        | (15964)                     | 2363                        |
|           | Изменение отложенных налоговых активов             | 7585                        | (2223)                      |
|           | Прочее   | 22691                       | 23313                       |
|           | Чистая прибыль (убыток)                            | 293076                      | 127120                      |

Бухгалтерская отчетность по итогам 2011 г. утверждена общим собранием акционеров, состоявшимся 29 мая 2012 г.

**Аудиторское заключение о бухгалтерской отчетности ОАО «Волгомост» за 2011 г.**  
Закрывое акционерное общество АФ «Самарская Гильдия Аудиторов»  
Лицензия №000071 выдана на основании приказа МФ России от 10.04.2002 г. №70

**Членство в саморегулируемой организации:**  
Саморегулируемая организация аудиторов  
Некоммерческое партнерство «Аудиторская Палата России» №65 ОРНЗ 10201000184

По нашему мнению, бухгалтерская отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение организации ОАО «Волгомост» по состоянию на 31 декабря 2011 года, результаты ее финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств за 2011 год в соответствии с установленными правилами составления бухгалтерской отчетности.

Управляющий \_\_\_\_\_ Бортников С.П.  
Аудитор \_\_\_\_\_ Логинаева З.Н.  
Дата выдачи аудиторского заключения: «30» марта 2012 года.



РЕМОНТ

# Стремление быть лучшим

В ВРК-3 создают прозрачную систему управления производством

Николай Воробьёв,  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ  
ДИРЕКТОР  
ОАО «ВРК-3»



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛНОВ

Вагоноремонтный комплекс уже почти год работает в условиях конкурентного рынка.

– Николай Константинович, как известно, ОАО «ВРК-3» является одним из ключевых игроков на вагоноремонтном рынке. Насколько вы удовлетворены сегодня выполнением стоящих перед ней основных задач?

– Производственные мощности компании позволяют выполнять порядка 100 тыс. депокских и 15 тыс. капитальных ремонтов вагонов в год. Одной из главных наших задач являются обеспечение долгосрочных потребностей в плановых видах ремонта грузовых вагонов, повышение экономической эффективности ремонтного комплекса при гарантированном обеспечении безопасности перевозок. При этом ВРК-3 несёт полную ответственность перед клиентом за качество и своевременность оказания услуг. Но вагоноремонтное депоовское хозяйство требует сегодня пересмотра норм и стандартов, доведения их до европейского уровня, переоснащения ремонтной базы в соответствии с принципами бережливого производства.

– Как вы оцениваете сегодня конкурентоспособность вашего предприятия? Что делается для усиления позиций компании на рынке, появилась ли возможность предлагать новые виды услуг?

– Расположение, мощности и возможности всех наших 39 предприятий мы, конечно, хорошо знаем. Но необходим и анализ конкурентной среды, чтобы иметь представление, с какими частными предприятиями, входящими или не входящими в холдинг, придётся иметь дело. Отдельный вопрос – расширение спектра дополнительных услуг. Очень весомое направление деятельности – ремонт и производство отдельных видов запасных частей своими силами, увеличение капитального ремонта за счёт ремонта колёсных пар нового формирования. Имеет хорошие перспективы открытие линии по производству ремонтных деталей в вагонном ремонтном депо Болотная Иркутского филиала. Если раньше считалось, что ремонт вагонов ОАО «РЖД» – основная наша деятельность, а частного парка – вспомогательная, то, работая уже в статусе акционерного общества, мы не делаем для себя подобного разграничения. Кроме того, развитие специальной АСУ, учитывающей выполненные работы на грузовых вагонах собственников и позволяющей осуществлять электронный до-



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛНОВ

Ремонтники несут полную ответственность перед клиентом за качество услуг

кументооборот между заинтересованными структурами, является для нас одной из основных стратегических задач. Поскольку в настоящее время на рынке ремонта вагонов уже существует определённая конкуренция, собственники имеют возможность ремонтировать свои вагоны как на территории России, так и за её пределами. И наша задача состоит в том, чтобы создать наиболее привлекательные условия. Стремление быть лучшими в своём деле должно быть заложено в умах всех работников ремонтного комплекса.

– Что вами делается для повышения эффективности производства?

– Для этого мы оптимизируем свою структуру по видам ремонта и типам грузовых вагонов, используем преимущества специализации и концентрации при максимально возможном снижении транспортной составляющей в цене ремонта. Повышение эффективности производства зависит прежде всего от технического перевооружения, совершенствования организации производства и технологии ремонта вагонов, изготовления запасных частей и замены морально устаревшего станочного парка, компьютеризации производственных процессов. Внедрять перспективные методы управления плановым ремонтом невозможно при разорванных

связях между основополагающими бизнес-процессами, такими как управление работой оборудования, снабжение запасными частями и материалами, финансовое планирование. Одна из основных задач этих систем – управление бизнес-процессами планирования и контроля затрат. Определяющими для повышения конкурентоспособности вагонных ремонтных депо в настоящее время являются технологические мощности и разница между издержками производства и ценами реализации услуг и работ. Дальнейшее улучшение депоовского и капитального ремонта грузовых вагонов связано с внедрением в практику работы вагонных ремонтных депо новых средств технической диагностики, автоматизированных систем управления, с совершенствованием метрологического обеспечения депо.

– А что предпринимаете для снижения тех рисков, которые возникают по причине старения оборудования?

– Негативное влияние на уровень конкурентоспособности оказывают моральное старение и физический износ основных средств вагонных ремонтных депо. Старение действующего производственного оборудования обуславливает значительное увеличение объёма и трудоёмкости ремонта и технического обслуживания.

Так, за второе полугодие 2011 года удельный вес затрат на содержание и ремонт оборудования по ОАО «ВРК-3» составил в среднем 9,6%. Довольно быстро стареет и парк грузовых вагонов. Ежегодно своего предельного срока службы в среднем достигают 9 тыс. вагонов, что напрямую влияет на снижение показателей безопасности и экономической эффективности работы самого вагона. Для повышения безопасной работы на сети важно соблюдение принципов постепенности и минимизации риска необратимых действий. В обеспечении безопасности движения мы

Наша задача состоит в том, чтобы создать

наиболее привлекательные условия для клиента

руководствуемся Функциональной стратегией обеспечения гарантированной безопасности и надёжности перевозочного процесса. На основании полученных экспертных заключений разработана программа дооснащений вагонных ремонтных депо, направленная на расширение производства и освоение новых видов продукции. Мы ведём прогноз возникновения рисков опасных состояний в подвижном составе. Ревизии и проверки вагонных ремонтных депо проводятся с элементами технического аудита, по результатам ревизий определяются «узкие»

места для проведения профилактической работы. Для реализации разработанных мер в 2012 году будет инвестировано более 650 млн руб. За счёт внедрения нового современного оборудования и передовых технологий ремонта количество отказов вагонов в эксплуатации в 2012 году будет снижено на 10%. В 2012 году особое внимание уделяем созданию и развитию системы мониторинга, многофакторного анализа, прогнозирования и предупреждения аварийности.

– Есть случаи использования вагоноремонтными предприятиями запчастей низкого качества. Каким образом можно поставить, по вашему мнению, заслон этому явлению?

– В целях повышения качества ремонта и надёжности грузовых вагонов, снижения случаев событий и отказов технических средств в ОАО «ВРК-3» разработан и утверждён вице-президентом ОАО «РЖД» Алексеем Воротилкиным План организационно-технических мер по повышению качества плановых видов ремонта, надёжности работы подвижного состава, снижению случаев отказов технических средств и случаев событий в ОАО «ВРК-3» на 2012 год. С учётом принятых мер в первом квартале 2012 года у нас произошло снижение случаев отказов технических средств на 12,5% и отцепок грузовых вагонов в текущий отцепочный ремонт по технологическим неисправностям в межремонтный период эксплуатации на 22,3%. Для своевременного предупреждения использования запасных частей и материалов низкого качества при ремонте вагонов разработано Положение по организации и проведению входного контроля поступающих запасных частей и материалов на предприятиях ОАО «ВРК-3».

– Как отразилась передача парка ОАО «РЖД» частным компаниям на предъявляемых претензиях к качеству ремонта, что предпринимает компания в этом направлении?

– После передачи инвентарного парка в дочерние общества количество финансовых

ИННОВАЦИИ

## Гибридам пророчат спрос

Подписаны соглашения между ОАО «РЖД» и Группой «Синара» на поставку новых локомотивов

Как уже сообщалось, одним из важнейших событий международного железнодорожного форума «Стратегическое партнёрство 1520» (г. Сочи) стало подписание между ОАО «РЖД» и Группой «Синара» двух соглашений на производство и поставку новой железнодорожной техники. Подписи на документах поставили президент Группы «Синара» Дмитрий Пумпянский и президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин.



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛНОВ

На новом локомотиве применено более 20 инновационных решений

выпуска локомотивов до 2017 года и в 2013 году подпишут контракт на поставку машин. Производство магистральных двухсекционных локомотивов ТГ16М и гибридных тепловозов ТЭМ9Н SinaraHybrid будет организовано на Людиновском тепловозостроительном заводе (входит в СТМ).

Как рассказал «Гудку» генеральный директор Группы «Синара» Михаил Ходоровский, подписанные на форуме в Сочи контракты являются последовательным и логичным шагом в направлении создания подвижного состава для РЖД, отвечающего современным требованиям и инновационной направленности новых машин. «Это прочная основа для долгосрочной за-

грузки производственных мощностей предприятий холдинга, дальнейшей модернизации производственной базы и создания новых рабочих мест. Более того, на новых принципах начинает работать вся цепочка предприятий-комплектаторов, перед которыми ставится задача, выпуска современных деталей и узлов для локомотивов. Таким образом, инновационность и модернизация становятся реально действующими механизмами, эффективно работающими в железнодорожном машиностроении», – подчёркивает Михаил Ходоровский.

По оценкам экспертов, магистральный локомотив ТГ16М – достаточно мощная машина, которая обеспечит замену

устаревшего парка тепловозов на острове Сахалин, средний возраст эксплуатации которых составляет около 40 лет, что превышает установленный срок их службы. Конструкция нового тепловоза, разработку которого ведёт инжиниринговая компания ООО «Центр инновационного развития СТМ» (входит в СТМ), предусматривает применение более совершенной гидравлической передачи производства компании VoithTurbo, унифицированной рамы тележки, что делает возможным его эксплуатацию на дорогах шириной колеи 1067 мм и на общесетевой колее 1520 мм. Локомотив будет оснащён модернизированным дизельным двигателем производства ООО «Уральский дизель-моторный завод» (входит в СТМ), микропроцессорной системой управления, которая позволит обеспечить оптимальную загрузку всех дизелей тепловоза и минимизировать расход топлива.

На локомотиве ТЭМ9Н SinaraHybrid с интеллектуальным асинхронным гибридным приводом применено более 20 инновационных технических решений. Все основные наукоемкие компоненты, в том числе асинхронный тяговый привод, микропроцессорная система

управления, а также программное обеспечение для его работы, созданы российскими учеными и конструкторами. Конструкторы подчёркивают, что это экономичная машина, которая позволяет рециркулировать избыточную энергию для её дальнейшего использования. Гибридный привод снижает энергозатраты и повышает эффективность использования нового локомотива. Достигнут и весьма ощутимый экологический эффект. Опытный образец ТЭМ9Н SinaraHybrid в настоящее время проходит сертификацию. По предварительным данным экспертов, потенциальный спрос на гибридные машины в России и странах СНГ может составить 7 тыс. локомотивов.

Ещё одним важнейшим итогом работы железнодорожного форума стало соглашение, подписанное между Группой «Синара» и Государственной железнодорожной администрацией «Латвийская железная дорога», направленное на реализацию совместных проектов в сфере железнодорожного машиностроения. Предварительные встречи с министром сообщения Латвийской Республики Айвисом Ронисом состоялись в Екатеринбурге.

Олег Борисов

ЗАКОНОТВОРЧЕСТВО

## Хотели как лучше

Устаревшие нормы снижают эффективность экономики

Государство должно «поделиться» полномочиями в области регламентирования и создания нормативных документов.

К такому выводу пришли участники III Межотраслевой конференции «Промышленная безопасность-2012. Государственная реформа по совершенствованию системы промышленной безопасности». Представители крупных промышленных компаний собрались для обсуждения проблем, вызванных реформированием законодательства о промышленной безопасности.

По мнению директора по внешним связям ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» Антона Базулева, как зачастую и получается, принятие нового федерального закона, призванного сократить нагрузку контролирующих и регламентирующих органов, дало обратный результат. Причина заключается в бездумном копировании устаревших норм при формировании новых регламентирующих актов. Зачастую не учитываются технологический прогресс, изменившиеся технологии и увеличившиеся возможности техники. Попытка же соблюдения устаревших норм приводит к существенному возрастанию затрат на строитель-



ФОТО: ПУМЯНСКИЙ

Старые подходы спотыкаются о новые технологии

ство и эксплуатацию промышленных объектов. В ряде случаев эти нерациональные затраты составляют порядка трети от всех затрат. Такая ситуация угрожает безопасности государства, делая большую часть промышленности неэффективной. В итоге участники конференции пришли к общему выводу, что для выправления ситуации необходимо делегирование государством некоторых своих функций отраслевым организациям производителей для разработки и внедрения различных стандартов и норм.

Олег Воробьёв



БЛАГОДАРНОСТЬ

Не волнуйтесь, бабушки!

В этом письме я хочу рассказать о поездке из Новороссийска в Москву, которая принесла мне встречу со многими замечательными людьми. Большое им спасибо за заботу и понимание. Но обо всём по порядку.



Мы стояли на станции Тоннельная и ждали поезда № 30 в Москву. Он прибыл по расписанию. У четвёртого вагона собралась большая группа пассажиров преклонного возраста. Все хотели побыстрее попасть внутрь, в тепло и уют. Наконец, дверь открылась, и на площадке вагона показалась симпатичная девушка – наш проводник Ольга Криворучко. Первым делом она успокоила нас, сказав ласковым голосом: «Бабушки, не волнуйтесь, я подниму все ваши вещи». Оленька помогла нам разместиться в купе. У меня была верхняя полка, и как я ни старалась забраться на неё, ничего не получалось. Возраст, вес и третья группа инвалидности по сердцу точно не способствуют лёгкости подъёма. Чтобы помочь мне подняться, проводник принесла лестницу. Но и это не спасло: полка оставалась так же недостижимая, как вершина Эвереста. После очередной неудачной попытки Ольга решила обратиться к начальнику поезда Галине Николаевне Петниной. Галина Николаевна не отмахнулась от меня, как, может быть, поступили бы многие, продолжив равнодушно заниматься своими делами. Наоборот, войдя в моё положение, она нашла одно нижнее место в девятом вагоне, на котором я и доехала до Москвы. И, заметьте, без всякой доплаты. Поездка продолжалась. Проводник девятого вагона С.Г. Чернецкая также окружила меня заботой и вниманием: приносила чай, давала воду, чтобы запить лекарство. Так приятно было видеть в её глазах искреннее участие и желание помочь. В этот день мне повезло не только с персоналом поезда, но и с попутчиком. Вместе со мной в купе ехал вежливый и культурный молодой человек по имени Дмитрий, проявивший за время пути доброту и милосердие. На станции Рязань мужчина без колебания помог вынести из вагона инвалидную коляску. До Москвы оставалось три часа. Я глядела в окно и размышляла, машинально отмечая плавный переход природы из южной в северную. Хорошо всё-таки, что есть ещё у нас такие отзывчивые люди. Добро всегда возвращается, и если в их жизни (не дай Бог, конечно) им потребуется рука помощи, уверена, кто-нибудь её обязательно протянет.

Татьяна Перминова  
Москва

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

В значимую категорию не попали

Право пользоваться компенсирваемым социальным пакетом есть пока не у всех

– Работаю в Верхнебаскунчакской дистанции пути Приволжской дороги с 2000 года. Хотелось бы узнать, положен ли мне компенсирваемый социальный пакет? В отделе кадров сказали, что у нас не положен. Законно ли это? И кто имеет право на такой пакет?

Руслан Шамгунов  
Астраханская обл.

– Уважаемый Руслан Нурмуханович! Компенсирваемый социальный пакет (КСП) – элемент индивидуального социального пакета, предоставляемого с целью повышения привлекательности рабочих мест и мотивации работников к труду.

КСП даёт работнику возможность компенсировать в пределах определённого лимита свои затраты на социальные услуги, включённые в утверждённый перечень элементов.

Право на пользование КСП предоставляется работникам значимых категорий персонала. Критериями для определения таких категорий являются дефицитность профессии, участие во внедрении изменений на предприятии, высокая квалификация, производственные и прочие показатели, указанные в локальных нормативных актах компании.

Состав значимых категорий персонала и коэффициенты увеличения базового лимита (13800 руб. с учётом НДС) определяются ежегодно.

В численность работников значимых категорий персонала, которым предоставляется право пользования КСП, входят все работники категории по штатному расписанию. Например, если будет определена категория «монтеры пути участка



КСП позволит компенсировать и дорогостоящее лечение

№ 1 Астраханской дистанции пути», то в списки должны войти все монтеры данного участка. Если определена категория «Верхнебаскунчакская дистанция пути», то в списки должны войти все работники дистанции.

Не имеют право на получение КСП работники, проработавшие менее года на 1 января года, в котором предоставляется КСП, и те, у кого есть не снятые дисциплинарные взыскания на эту же дату.

На Приволжской дороге работа по предоставлению КСП началась в 2011 году. Значимые категории на 2012 год определены расчётным путём по критерию «дефицитность профессии», используя следующие показатели: текучесть персонала, укомплектованность, коэффициент постоянства кадров, удо-

влетворённость трудом (данные опроса персонала, полученные в рамках единого мониторинга).

Право пользования КСП на дороге в 2012 году получили монтеры пути отдельных участков Астраханской, Саратовской, Анисовской, Волгодонской, Сарептской, Волгоградской дистанций пути, работники других значимых категорий эксплуатационных вагонных депо и дистанций электроснабжения, всего 822 человека. Работники Верхнебаскунчакской дистанции пути в 2012 году в состав значимых категорий не попали.

Количество работников, которым будет предоставляться КСП в 2013-м и последующих годах будет увеличиваться, а значимые категории – определяться ежегодно расчётным путём.

Геннадий Нелипа,  
заместитель начальника ПривЖД по кадрам и социальным вопросам

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ

Ноги у лжи короткие

Автор анонимки всё поставил вверх дном



На работе нельзя бегать от работы, считает Анатолий Камер

Все девять человек из бригады Старооскольского участка Белгородской дистанции гражданских сооружений просили подчеркнуть, что их участия в написании анонимки нет. И чтобы это утверждение не было голословным, они подписали официальное заявление на имя председателя дорпрофжела о том, что «в письме имеются факты искажения действительности, а это бросает тень на весь наш коллектив». Действительно, людям обидно, что чьи-то личные неурядицы и конфликты вылились в такую форму, что всей бригаде теперь вроде как оправдываться приходится.

Всем хочется знать: а кто же солгал? Каждое утро они встречаются на работе и читают в глазах друга друга этот вопрос

Неудовлетворённость автора письма, если внимательно вчитаться в строки, сводится к недовольству мастером. Говорят, тот очень грубо обращался с рабочими. Но после коллективного разбора письма он счёл невозможным дальше оставаться на этой должности и вышел на пенсию. Похоже, что автор анонимки своего добился.

– У нас бригада всегда была дружной, мы – команда, вот это точное выражение! Надо – и работаем, – продолжает Анатолий

Камер. – Елена Ивановна Гаврилова у нас начальник участка каких мало. Сейчас, когда мастера нет, она сама выезжает с нами на участки, да и мы к ней с любой бедой идём. Она всегда и поможет, и поймёт. Даже не верится, что кто-то из наших мог что-то такое написать, работаем ведь вместе больше десяти лет, и я ни на кого не могу подумать.

Прикрываясь коллективом в своём личном недовольстве, автор анонимки, правда, радеет и за производство, в частности, сетует, что новые работники на предприятие не идут, поэтому, «с кем будет

работать Гаврилова»? Судя по всему, она даже у не довольного всем автора послания вызывает уважение. Ещё бы! Мне рассказывали, как она однажды на общественные нужды личные деньги не пожалела.

Вот как сама Елена Гаврилова комментирует ситуацию:

– Наша бригада занимается исключительно аварийными работами, поэтому в коллективе все рабочие разных специальностей. Сейчас мы ищем сварщика.

Таких специалистов в городе по пальцам можно пересчитать, а зарплата маленькая, поэтому, естественно, и ажиотажа вокруг вакансии нет.

На участке не стали проводить графологическую экспертизу – даже символически слить почерки. А зачем? Это путь не разрешить конфликт, а усугубить его поисками мнимой истины. Надо спокойно работать дальше – так постановили в бригаде. Думается, что это самое правильное решение. А анонимщик, надеются, рано или поздно осознает, что выбрал неверный метод поиска лучшей жизни.

И всё же мне не даёт покоя одна мысль: все члены бригады заявили «мы анонимки не писали!». Но ведь кто-то же соврал, честно глядя в глаза товарищам? А тот, кто один раз переступил через свою совесть, может сделать это ещё раз. Хорошо, если этот человек уже уволился с предприятия. А то как жить дальше маленькому коллективу с сознанием того, что один из его членов – лжец. Всем хочется знать: а кто же солгал? Каждое утро они встречаются на работе и читают в глазах друг друга этот вопрос. Самое страшное – это недоверие.

Поэтому стоит ли свеч игра в кошки-мышки? Даже если с кем-то из начальства нашла коса на камень.

Наталья Цыплева,  
спец. корр. «Гудка»  
Старый Оскол  
Фото автора

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Испытанию подлежат

При поступлении на работу ваши знания проверит комиссия

– Я учусь на втором курсе Ростовского университета путей сообщения. Недавно мне сказали, что я должен сдавать на монтера пути второго разряда. Но до поступления в университет я уже работал по этой специальности на Северо-Кавказской дороге и там получил сначала второй, а потом третий разряд. Подскажите, пожалуйста, теряются ли разряды, если перерыв в работе больше шести месяцев?

Виталий Рапотов  
ст. Старотиторовская,  
Краснодарский край

– Уважаемый Виталий Васильевич! Согласно правилам технической эксплуатации железных дорог РФ лица, поступающие на работу, связанную с движением поездов, должны пройти профессиональное обучение.

Вы прошли обучение на монтера пути второго разряда и повысили квалификацию до третьего разряда, получив соответствующие свидетельства. При поступлении на работу (в том числе после шестимесячного перерыва) вам необходимо пройти проверку знаний Правил технической эксплуатации железных дорог РФ,



На новом месте монтер пути должен подтвердить свою квалификацию

других нормативных актов в области железнодорожного транспорта, а также нормативных документов ОАО «РЖД» по обеспечению безопасности движения, то есть подтвердить свою квалификацию в комиссии на предприятии. Основанием для этого служит распоряжение ОАО «РЖД» от 26 декабря 2005 года № 2191р «Об утверждении положения об организации проверки знаний требований безопасности движения поездов работниками ОАО «РЖД».

При успешном прохождении испытаний вы продолжите работу в качестве монтера пути по третьему разряду. Не выдержавшие испытания допускаются к повторной проверке знаний только после соответствующей подготовки в течение срока, установленного комиссией, но не более одного месяца.

Дмитрий Хворостов,  
заместитель начальника Северокавказской дирекции инфраструктуры по кадрам и социальным вопросам



Опыт

# Делить на всех

## ПЕРВЫЕ ШАГИ В ПРОФЕССИЮ ПО КОРИДОРАМ СТУДЕНЧЕСКОГО ОБЩЕЖИТИЯ ЛЕГЧЕ ДЕЛАТЬ СООБЩА

**Кучу бак про студенческие общаги может вспомнить даже тот, кто в общежитии никогда не жил. Что в них правда, выяснял корреспондент «Гудок».**

Лето, вечер пятницы, у студентов – начало сессии. Мы с фотографом в общежитии МИИТа.

– Могу курочку пожарить, будете? – это Оля, она из Курска, учится на кафедре управления инновациями.

– А хотите, про Платона расскажу? У нас зачёт переносили четыре раза, и я его наизусть знаю. – Таня, соседка Оли по комнате, приехала из Калужской области и тоже будет специалистом по инновациям.

От курицы отказываемся, от Платона тоже. Нас интересует, как им тут живётся и почему, собственно, «пути сообщения». «У меня весь город тут учится, родители тоже работали на железной дороге. Она будет всегда – мне так говорили», – лаконично объясняет Таня и устраивается с ноутбуком на кровати.

В комнате Оля и Таня живут вдвоём: двухэтажная кровать, на обеих медведи, шторы в цветок, компьютерный стол, над ним – полки с рядами туалетной воды и косметикой. Окна на зелёный сквер. За стенкой живут ещё три барышни, на две комнаты общая кухня и ванная. Холодильник облеплен магнитами. «Вы так много едите?» – спрашиваю. «Это как доска почёта. Все выезжающие оставляют свои», – поясняют девушки.

В этом общежитии живут 1140 студентов, в основном экономисты и технари. «Где большие железнодорожные узлы, оттуда и приезжает больше народу», – поясняет комендант общежития Александр Щеглов. Я без особой надежды прошу перечислить несколько регионов, но он называет города: «Мичуринск, Тамбовская область. Лиски, Воронежская область. Льгов, Курская. Няндома, Архангельская». Он ещё долго продолжает перечислять, ведя меня показывать фитнес-залы, но записывать я уже не успеваю. «Ребята на охране – тоже наши студенты, – по дороге он указывает мне на двух крепких молодцов, пропускающих жильцов в общежитие, на стены с дипломами и шкаф с кубками. – Это опять же наши достижения».

Два фитнес-зала под завязку заполнены тренажёрами, открыты с 16 до 22. «Занятия в фитнес-центре идут как зачёт по физкультуре», – добавляет пятикурсник факультета «Строительство железных дорог» Саша, помощник коменданта. Мы уже поднимаемся по лестнице смотреть зал, где проходят соревнования между общежитиями по баскетболу, футболу, волейболу, потом – зал для вольной борьбы, самбо и других единоборств. Также в зачёт. И девушки занимаются, – рассказывает комендант. – Тут крепкая одна была – я иду, а она за ногу кого-то по коридору потащила». Студенты



ФОТО: АННА РОДИОНОВА

занимаются вечером, поэтому, посовещавшись, решили предоставить возможность городским детишкам с 8 до 12 лет безвозмездно заниматься тут днём.

Чтобы попасть на этажи с жилыми комнатами, идём к лифту. Вдурт вижу «загон» с детскими колясками. Как оказалось, молодые семьи в общежитии – обычное, в общем-то, дело. «Когда был ремонт, мы всё переделали, и у «семейных» отдельные блоки – со своей кухней, ванной и своеобразной детской. Но на сессию они, конечно, детей поскидывали родителям». В «загоне» пять колясок, автокресло, в кучу свалены самокаты и велики.

Привязанность к велосипедам питают и студенты. «Месяц назад студсовет договорился с компанией Levi's – они поставили нам стойку для велосипедов, потом вторую», – говорит комендант. «Здесь хорошо кататься – ВВЦ, Сокольники, Маленковская, – поясняет председатель студсовета Сергей. – Я из экономического корпуса, специальность – маркетинг. Работаю дизайнером на кафедре. Мы создали свой журнал «Поколение С» – там тоже дизайнером. В августе женюсь». Избранница Сергея – председатель профбюро института. «Вот! А вы говорите, откуда они берутся?!» – вступает комендант. Он в этом вопросе принципиален: пока студенты не распишутся, вместе их не селит. Научен горьким опытом: по-

ТЕРПЕНИЕ, УВАЖЕНИЕ И ВЗАИМОВЫРУЧКА В ЛЮБОЙ СИТУАЦИИ – ГЛАВНЫЕ ПРИНЦИПЫ СТУДЕНЧЕСКОЙ ЖИЗНИ

ссорившись, будущие железнодорожники развезжаются, помирившись – съезжаются обратно, и так может повторяться до бесконечности.

Мы снова на жилых этажах, в редком «смешанном» блоке – одном из последних, где в соседних комнатах ещё живут юноши и девушки. Девушек не застали, а локомотивщики Сергей и Андрей, оба из Чувашии, собирались варить борщ – «охота жиденького». Ребята остаются на лето в Москве – работать, те же планы примерно у 40% жильцов общежития. Студенты работают проводниками, вожатыми, восстанавливают Иосифо-Волоцкий монастырь, куда первый стройотряд приехал аж в 1996 году – владыка Питирим тоже оканчивал МИИТ.

В другой комнате застаём четверокурсника Стаса тоже за приготовлением еды. Его соседи, «техники», спят: «Экзамен же был. Вставать-то в шесть, экзамен в восемь, в Интернете до трёх. Вот и отсыплются». На стенах забавные плакаты, стикеры, под российским флагом скрывается нарисованный Че Гевара, рядом висит «литрбол» – квалификационная сетка в зависимости от количества выпитого. Но за буйные пьянки или курение в комнатах наказывают строго – «сылают» в общежитие в подмосковном Пушкино, не ближний свет.

«В среднем получается по три дня рождения в день. Мы каждый раз проводим профилактические беседы – объясняем, что к 11–12 должна воцариться тишина. Вечером у нас вахты», – говорит Александр Щеглов. «Ну а если соседи на этаже не против и говорят «пусть побалагурят»?» – спрашиваю я. «Придут соседи снизу. Или сверху», – с ухмылкой хором отчеканивают Серёжа и Саша. Опыт, сын ошибок трудных.

«Сейчас у нас идея фикса – пересадить всех на wi-fi до конца года. Наша нынешняя сеть появилась, когда один из студентов работал у провайдера, ребята её монтировали на голом энтузиазме. А сейчас четыре общежития объединены в локальную сеть. Мы даже отказались от библиотеки, проще скинуть всю информацию в общую сетку», – рассказывает комендант. А я думаю, что слова об энтузиазме – и про него самого, взалёб рассказывающего про всё подряд – от буфета и ремонта до романтических историй студентов. Оказавшийся здесь ещё студентом четвёртого курса, он не превратился в формалиста и бюрократа, эдакого киношного завхоза, отравляющего жизнь горемычным студентам, а, наоборот, стал воплощением идеи о том, что навести порядок можно – если задаться целью.

АННА РОДИОНОВА

Рынок

## Импортная доля

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТО БОЛЬШЕ НУЖНЫ ЗА ГРАНИЦЕЙ, ЧЕМ ДОМА

**С НАЧАЛА ГОДА В РОССИЮ БЫЛО ВВЕЗЕНО 324 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ, ПРИ ЭТОМ 293,9 ТЫС. ИЗ НИХ – ИЗ СТРАН ДАЛЬНОГО ЗАРУБЕЖЬЯ.**

По статистике Федеральной таможенной службы ведомства в сравнении с прошлым годом показатель импорта увеличился на 20%, при этом на ту же величину – 20% – упал ввоз автомобилей из стран ближнего зарубежья.

Всего с начала года с территорий Украины, Белоруссии и стран Прибалтики вывезено 30 тыс. машин. Интересно, что за тот же период вдвое вырос экспорт отечественных автомобилей: в другие страны было продано почти 34 тыс. автомобилей против 16 тыс. годом ранее.

Начальник отдела аналитики агентства «Автостат» Андрей Топтун считает закономерным процессом увеличение доли иномарок на отечественном рынке. «Сейчас остались только два крупных производителя – ГАЗ и АВТОВАЗ, качество этих автомобилей улучшается. Растёт качество – растёт и цена, но надо отметить, что увеличивается стоимость не только российских машин, но и иномарок. Единственное, если АВТОВАЗ поднимает цену, все сразу это



ФОТО: ТАТИАНА МАКЕЕВА

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ РЫНОК ЗАПОЛНЯЮТ ИМПОРТНЫЕ АВТОМОБИЛИ – ПОТРЕБИТЕЛЬ ГОЛОСУЕТ РУБЛЁМ

замечают, пишут об этом, говорят», – сообщил «Гудку» Андрей Топтун. Эксперт отметил, что иностранные производители поступают хитрее – вводят новую комплектацию или, наоборот, убирают какую-либо опцию, за которую потом приходится платить покупателям. «Ни стоимость, ни качество не влияют на увеличение числа иномарок, привезённых из дальнего зарубежья, дело всё в том, что доля продаж российских машин снижается, но рынок нужно чем-то наполнять. Вот он и наполняется иномарками», – заключил Андрей Топтун.

Исполнительный директор Объединения автопроизводи-

телей России Алексей Сереженкин уверен, что отечественный автопром сейчас переживает свои лучшие времена. «Растёт рынок отечественных автомобилей, растут их продажи. Но вместе с тем отечественное производство не может обеспечить всю номенклатуру транспортных средств, которых ждёт потребитель, поэтому машины и завозят из других стран. Важно, чтобы импорт не был больше, чем производство в нашей стране. Помимо этого, отечественным производителям, чтобы нормально развиваться, нужно наращивать экспорт», – рассказал «Гудку» эксперт.

МАРИНА ПОДРЯДОВА

Исследование

## По щучьему велению

ЖИТЬ БЕЗ МЕЧТЫ ОКАЗАЛОСЬ НЕИНТЕРЕСНО

**Большинство россиян считают, что мечтать нужно обязательно.**

Мечтать наши сограждане любят – заветная мечта есть у 90% населения. Таков результат исследования, проведённого Институтом социологии РАН. Для того чтобы выявить национальную мечту, учёные опросили 1750 человек из всех регионов и типов поселений.

Главной мечтой является достаток: иметь возможность тратить деньги. «не считая копейки», хотят 40% опрошенных. Следующие в списке главных мечтаний – хорошее здоровье (33%) и жизнь в более справедливом и разумном обществе (также 33%). «И это оказалось необычно: лидирующие позиции в структуре мечтаний занимает мечта не сугубо личного характера, а общественно значимая», – комментирует директор института Михаил Горшков. «Для себя» россияне ещё мечтают об отдельной квартире или доме (21%), хорошей семье (17%), интересной жизни (18%), образовании (12%). «О собственном деле мечтают 15% граждан, но если сопоставить эту цифру с реальным числом населения, занятого в сфере предпринимательства, то там цифра в три раза меньше», – подчёркивает социолог.

К мечтам-аутсайдерам относятся желания стать известным и уважаемым (4%), красивым и привлекательным (1%), встретить настоящую любовь (6%). «Здесь сильно заметно отличие от всем известной «американской мечты». Культ популярности, изыщного тела там возведён в ранг национальной религии. В структуре российских мечтаний это не наблюдается», – поясняет Михаил Горшков.

Исследователи предложили респондентам сформулировать мечтания самостоятельно, обратившись к золотой рыбке. «Бросилась в глаза довольно любопытная вещь: четверть россиян отказалась о чем-либо просить рыбку. Это прагматики, реалисты, носители так называемого внутреннего локус-контроля – люди, которые считают, что судьба в их руках», – продолжает Михаил Горшков. На первых местах в просьбах к сказочной рыбе здоровье, достаток и счастье родным людям. О себе же россияне думают во вторую очередь – мечты о счастливой личной жизни или хорошей карьере идут после просьб о том, чтобы всё сложилось у близких.

Проанализировали исследователи и отношение наших граждан к сказочным персонажам, лучше всего воплощающим мечту. На первом месте оказалась Золушка – её история, в которой «трудолюбие и добродетель волею Фортуны будут вознаграждены», кажется наиболее притягательной для 40% опрошенных. «При этом замечен гендерный перекос: историю Золушки выбирают 60% женщин и лишь 16% мужчин», – добавляет эксперт. – Для нас самым притягательным оказался Емеля из сказки «По щучьему велению».

Больше половины россиян (55%) составляют планы для исполнения мечты, меньше трети (29%) надеются на чудо или удачу. Примерно по 20% опрошенных просят о помощи – друзей, родственников или Бога, а 6% обращаются за помощью к гадалкам, экстрасенсам и астрологам. Мечты кажутся россиянам скорее осуществимыми, но лишь 16% уверены в том, что их чаяния исполнятся полностью.

АННА РОДИОНОВА

## Вопрос Дня

**Во многих регионах снова введён режим ЧС из-за лесных пожаров. Что можно сделать, чтобы их не допустить?**

**Дмитрий Избенко, начальник станции Мундубаш:**

– Хорошо, что средства массовой информации много, а главное, честно рассказывают о чрезвычайных ситуациях. Но в репортажах подчас не хватает лиц, тех, кто это сделал. Пусть этих людей не только хорошенько оштрафуют, но и покажут по телевизору, чтобы действительно стыдно стало. Это точно не помешает. А вообще, людям нужно чаще проявлять гражданскую ответственность. Увидев огонь, граждане не должны оставаться безучастными, а немедленно набрать «01». Нам чуточку не хватает понимания того, что мы живём в одной большой семье, в обществе.

**Василий Сутула, директор Байкальского государственного заповедника:**

Многие проблемы с пожарами в тайге вызваны несовершенством действующего Лесного кодекса. В частности, сейчас горелый лес разрешается продавать как деловую древесину, а строевой – нет. Поэтому собственникам угодий бывает даже выгодно «не замечать» огня в лесу. Для исправления ситуации необходимо восстановить в нашей стране лесничества, упразднённые несколько лет назад согласно тому же кодексу. Это позволит навести порядок на территориях, захламлённых поваленными ветром деревьями. Тем самым снизится и пожароопасная ситуация в лесных массивах.

**Анна Пащенко, ведущий инженер топливно-энергетического центра Юго-Восточной дороги:**

– Можно говорить о том, что лесные пожары возникают из-за сильной жары, но она – всего лишь сопутствующий фактор. Сухие трава и ветки загораются из-за людей. На уровне государства с этим бороться бесполезно. Всё равно будут такие неосознательные граждане, которые, невзирая на связанные с режимом ЧС запреты, поедут в лес жарить шашлык или во время прогулки бросят непогашенную сигарету.

Нужно стараться достучаться до сознания таких людей через СМИ. Можно и в частном порядке бороться. Ведь бывает такое, что кто-то замечает весёлую компанию в лесу у костра. Если запрет на разведение огня введён, то не стоит подходить и делать замечание, можно напроситься на серьёзные неприятности. Лучше в этом случае позвонить в МЧС и сообщить об увиденном, однозначно предпочтительнее сделать так, чем через день узнать, что лес, по которому так хорошо было гулять, сгорел.

**Руслан Иликаев, ведущий инженер ремонтного локомотивного депо Орск:**

– Два примера в нашей Оренбургской области: пожар начался с камыша, в итоге и лес горел, и больше десятка семей без домов остались. А недавно пожар бушевал в Бузулукском бору. Присутствие человеческого фактора в обоих случаях явно. Повлиять на ситуацию в частном порядке можно, заставив людей думать о последствиях. А добиваться этого надо только через ужесточение законов. Нужны административные меры, вплоть до уголовного наказания. Но пока не слышно, чтобы где-то и кто-то из виновных понёс наказание.

**Михаил Галкин, заместитель начальника центра охраны окружающей среды Куйбышевской дороги:**

– Непотушенные окурки, костры, въезд в лес на машинах. Например, тот же каталлизатор, который расположен под днищем автомобиля, при работе двигателя разогревается до высоких температур, что может привести к возгоранию сухой травы. И ещё не следует выбрасывать мусор в лесу. Ведь простая стеклянная бутылка, оставленная в траве, фокусирует солнечный свет и может выступить в роли увеличительного стекла.

На мой взгляд, граждане должны соблюдать культуру поведения в лесу и иметь высокое чувство ответственности за состояние окружающей природы, за её будущее.

**Михаил Субботин, и.о. начальника пожарного поезда станции Сасово:**

– Неосторожное обращение людей с огнём – на 90% причина лесных пожаров. Проводить с населением просветительскую работу неэффективно, необходимо правоохранительным органам ужесточить ответственность: повысить штрафы, вплоть до более серьёзного наказания в зависимости от причинённого ущерба. В 2010 году в нашем регионе были сильнейшие пожары, выгорела деревня Свеженькая, но к ответственности никого не привлекли.

Наше дело – тушить пожары. В этом году нам выделили две резервные цистерны водохранилища по 60 тонн каждая. Таким образом, сейчас мы возим с собой 220 тонн воды: 100 тонн – постоянные и 120 тонн – дополнительные.



Турнир **Гудок** 95 лет

Затянувшиеся  
пенальти

Матч в КРАСНОЯРСКЕ  
ОКАЗАЛСЯ УПОРНЫМ  
И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫМ

Установлен рекорд Футбольного Кубка работников железнодорожного транспорта на призы газеты «Гудок». Для того чтобы выявить победителя в матче 1/4 финала, сборным Красноярской и Дальневосточной магистралей пришлось пробить почти три десятка пенальти. Матч завершился с фантастическим для футбола счётом 12:11.



В основное и дополнительное время игры победителя выявить не удалось

Оба участника четвертьфинального матча, прошедшего в воскресенье на поле красноярского стадиона «Рассвет», до того успешно преодолели первый отборочный этап кубка. Хозяева поля одержали победу над соседями с Восточно-Сибирской дороги, причём победили весьма убедительно – со счётом 3:0. Дальневосточная команда прошла первый этап, выйдя из розыгрыша сборную Забайкальской дороги. Итоговый счёт той встречи – 5:2. «В первых играх кубка «Гудка» удача была на стороне команд хозяев, – отметил перед началом воскресного матча капитан сборной Красноярской дороги Андрей Семенченко. – В этом плане сегодня мы фавориты, ведь четвертьфинальный матч мы проводим на своём поле». Впрочем, на протяжении большей части игры прогнозы красноярского капитана казались весьма далёкими от реальности. Хозяева исправно били по воротам противника, но мяч в сетку упорно не шёл. Приморцы же организовали образцово-показательную контратаку, и форвард сборной ДВЖД Дмитрий Шиленков открыл счёт.

Зрители охнули, вспомнив, как накануне сборная России схлопотала от греков единственный гол, ставший роковым. Вот и на красноярских болельщиков и ход матча, и его счёт навевали не самые добрые предчувствия. Однако на восьмидесятой минуте встречи форвард сборной КРЖД Андрей Токарев сумел сравнять счёт, и трибуны радостно выдохнули. «Греческий сценарий» не прошёл. С двумя единицами на табло игра перетекла в дополнительное время, но и оно также не выявило победителя. В итоге судьба матча решалась в серии пенальти, которой волею спортивной фортуны суждено было стать самой длинной в истории железнодорожного спорта. Сначала пробивать одиннадцатиметровые вызвали по пять сильнейших игроков с каждой стороны. Однако после последнего удара счёт на табло оставался равным. Вратари команд сумели отразить лишь по одному удару, и ещё по разу футболисты каждой из команд мазали мимо ворот. В итоге пенальти пробили и все остальные футболисты, а некоторые сделали это даже по два раза.

Кто-то из болельщиков успел найти в Интернете информацию о том, что в книге футбольных рекордов упоминается серия пенальти в сорок с лишним ударов (эта серия случилась в чемпионате Намибии в 2005 году). Впрочем, железнодорожники не стали посягать на главное достижение намибийского футбола: закончили свою серию, пробив по 13 ударов. Футболист дальневосточников промахнулся, а вот капитан красноярцев Андрей Семенченко не подкачал. Одержав нелёгкую победу на своём поле, сборная Красноярской железной дороги обеспечила себе право участия в финальном раунде турнира «Гудка». Победитель будет выявлен в серии игр, которые пройдут в Самаре 10–13 июля в рамках Спартакиады работников ОАО «РЖД».

Артём Яковлев  
Красноярск

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 500119 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретонин  
Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Марина Волкова, Валерий Потгорелый (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малюхова  
Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тихов (культуры и спорта), Яна Хазимметова (социальной политики и психе), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)  
Советник главного редактора: Валентин Запелович | Научный редактор: Анатолий Хадорковский  
Номер велел Марина Малюхова.

19 июня 2012 года  
вторник  
№ 102 (25063)

История

Тонкий проводник тока

Генрих Графтио стоял у истоков электрификации железных дорог России



ФОТО: АРХИВ НАУКАМИ КРАСНОЯРСКА

Мы обычно вспоминаем этого российского академика как разработчика первых советских электростанций. Но в первую очередь он был железнодорожником, да к тому же потомственным. А его вклад в развитие отрасли весьма значителен.

О нём в 1979 году был снят фильм «Инженер Графтио». В основе сюжета – история строительства первой крупной гидроэлектростанции в России, на Волхове. А в первых кадрах картины Анатолий Папанов, сыгравший Графтио, появляется в фуражке с железнодорожной эмблемой.

Генрих Графтио родился 14 декабря 1869 года в Динабурге – так тогда назывался Даугавпилс. Его отец Осип Графтио, потомок голландских дворян, был железнодорожным техником. Он изобрёл несколько приборов, которые использовались на линиях и даже были отмечены медалями международных выставок. Как же он хотел, чтобы его сын тоже стал творческим человеком, получил хорошее образование и работал на железной дороге!

Так и вышло. Сначала Генрих окончил физико-математический факультет университета в Одессе, потом в Петербурге институт Корпуса инженеров путей сообщения. Тема его диплома была неординарна – «Электрификация железной дороги». Тогда это казалось далёким будущим. Да, в 1895 году американцы пустили первый поезд на электротяге, но в России в то время ещё жили лучины в домах.

Стажировка Графтио проходила за границей: США, Швейцария, Италия... Молодой инженер поучаствовал в испытаниях первого французского электровоза. Итогом работы стали статьи в специальных журналах, доклады на научных конференциях.



Своим появлением в России поезда на электрической тяге обязаны учёному начала XX века

Первую грузовую электрифицированную железную дорогу Российская империя предполагала построить в Силезии от Ченстохова до Гербов – 18 км. В 1899 году её проектирование было поручено Генриху Графтио. Инженер обстоятельно рассмотрел несколько принципов тяги. В том числе даже кажущийся нам сегодня странным аккумуляторный принцип.

На основе исследований Графтио сделал вывод: трёхфазный переменный ток и асинхронные тяговые двигатели – самый надёжный и экономичный вариант. Ведь он предусматривал передачу тока без преобразователей. Проект получил одобрение. Но воплотился всего-навсего в доклады. Такой же была судьба следующего проекта – пассажирской линии Бахчисарай – Ялта. Расчёты убеждали – поезд на электротяге легко преодолеет подъёмы. Но для строительства дороги не удалось выкупить дороги крымские земельные участки.

Безусловной удачей оказалась Генриху Графтио его работа над созданием петербургского трамвая. В 1905 году Графтио получил ответственную должность глав-

ного инженера работ. А они включали строительство тепловой электростанции, депо, линий и даже самих вагонов. Генрих Графтио внёс немало усовершенствований в конструкцию трамвая. А в сентябре 1907 года он повёл самый первый вагон с пассажирами с Васильевского острова на Адмиралтейскую площадь.

Тот год он запомнил ещё и благодаря другому событию. Осенью Графтио впервые вошёл в аудиторию Политехнического института как преподаватель. Он впервые в России читал курс «Электрификация железных дорог». В вузе Графтио проработал 41 год – до конца своих дней.

Учёный обосновал целесообразность электротяги на подъездных путях в портовых городах, на пригородных линиях, на перевалах Урала, Крыма и Кавказа. Его работы по электротехнике получали самую высокую оценку коллег во время европейских конференций. Его с интересом слушали студенты.

В 1911 году Генриха Осиповича обнадежило начало электрификации пригородных линий от Петербурга до Ораниенба-

Исследования

Исследования

Сибирский проект

Учёные соберут информацию о крупнейшей реке нашей страны

Из Красноярска стартовала международная научная экспедиция по изучению экосистем бассейна реки Енисей.

В её составе будут работать учёные Сибирского федерального университета, а также специалисты из Германии, Великобритании, Франции и Китая. В течение месяца они будут изучать роль сибирских лесов для планеты, проведут комплексные исследования почвы, воздуха, лесных массивов бассейна Енисея. Собранные материалы позволят уточнить прогноз изменений в климате, происходящих под влиянием хозяйственной деятельности человека.

Как отметил проректор СФУ Сергей Верховец, экспедиция проводится в рамках гранта Правительства РФ. Проект общей стоимостью 130 млн руб. рассчитан на три года. За это время пройдут две подобные экспедиции. Полученная информация поможет учёным точнее моделировать и анализировать процессы, протекающие в экосистемах Евразии.

Наталия Курская

Криминал

Автограф на окне

Опытным оперативникам достаточно одной детали, чтобы раскрыть дело

Уральские транспортные полицейские нашли похитителя дорогостоящей железнодорожной техники по отпечатку пальца.

В ночь на 29 мая из служебного помещения бригады по неотложным работам № 10 станции Кувандык украли аппаратуру и инструменты: переносную радиостанцию стоимостью 17 тыс. руб., электронный термометр для измерения температуры рельсов (4 тыс. руб.), а также личные инструменты работников.

Злоумышленник проник в комнату через приоткрытое окно, открутив проволоку,

фиксирующую створки металлической решётки.

Осматривая место происшествия, эксперты криминалисты линейного отдела МВД на станции Орск обнаружили на подоконнике чёткие следы обуви преступника, а на оконной решётке – отпечаток его пальца. Это были единственные «автографы», по которым можно было идентифицировать злодея. Но и их оказалось достаточно – полицейские проверили «пальчики» по специализированной базе данных и выяснили, что принадлежат они неоднократно судимому местному жителю. Фотография и адрес подозреваемого прилагались. Поимка

преступника была лишь делом техники.

На допросе задержанный полностью признал свою вину. Он рассказывал, что в ту ночь, находясь в приличном подпитии, прогуливался неподалёку от станции Кувандык. Захотелось «поправить здоровье», но выпивка давно закончилась, денег на бутылку не набралось. Тут страдалец увидел, что окно в станционное служебное помещение приоткрыто, вскрыл защитную решётку, залез в комнату, собрал всё более-менее ценное и ушёл.

Продать технику и инструменты любитель прогулок подшофе всё-таки успел – по-

лицейские изъяли похищенное имущество у скупщика краденого. В отношении воришки возбуждено уголовное дело по статье «Кража с незаконным проникновением в помещение либо иное хранилище». Как рассказал «Гудку» начальник штаба Орского ЛО МВД Евгений Базилевский, раскрытию преступления помогло поведение преступника.

– Наш воришка был крайне беспечен – в помещении он находился долго, выбирал самое ценное и даже успел полакомиться продуктами, оставленными железнодорожниками на работе, – отметил Евгений Базилевский.

Елена Демиденко

Кроссворд

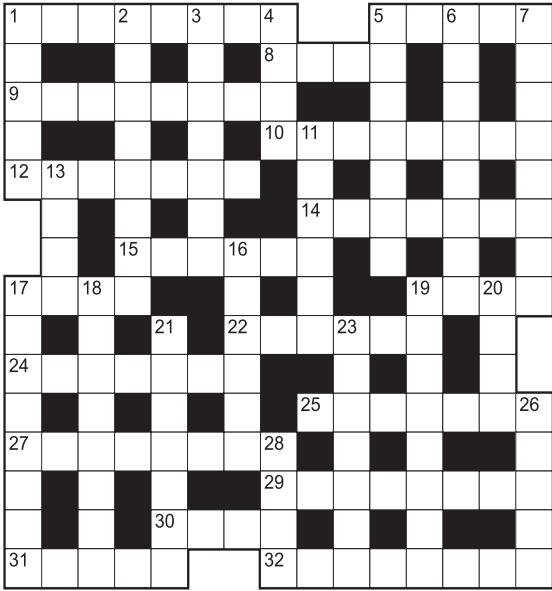
по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Нашествие «белых мух». 5. Головной убор Мурзилки. 8. Дом, который красен пирогами. 9. Украшение женщин и индейцев. 10. Тост с пожеланиями долгой жизни. 12. Свойство пациента, заставляющее доктора поискать смирительную рубашку. 14. Прощение верующего, направляемое в «наивысшую» инстанцию. 15. Осторожность, вызванная предвидением. 17. «Букет» пшеницы от девушки с серпом. 19. Синоним к словам: полза, выгода, толк, смысл. 22. И комбайн, и мощный трактор – для страды важнейший ... 24. Камень у геолога за пазухой. 25. Артист, исполняющий роли человека, попадающего в смешные положения. 27. Осинник или бор рядом с многоэтажками. 29. Один из создателей кинофильма. 30. Портрет, пейзаж, натюрморт (объединяющее понятие). 31. На гербе Ватикана изображены два ключа, а что увенчивает их сверху? 32. Таблетка от боли, от жара и «от головы».

по ВЕРТИКАЛИ:

1. На него взобраться можно только с кошками. 2. Таблица, которую астролог знает, как таблицу умножения. 3. Самое плодотворное млекопитающее. 4. Действие этого знака отменяется бекаром. 5. Предметы обихода весьма сомнительной ценности. 6. Охлаждает двигатель или согревает комнату. 7. Оружие, которым в совершенстве владел Чингачгук. 11. Город славной на весь мир стали. 13. Металл, который содержит энергии в 3 миллиона раз больше, чем уголь. 16. Живая театральная шпарталка. 17. Футболист, хватающийся за лицо после удара в плечо. 18. Совокупность «вожжей» для управления судном. 19. «Перрон» морского вокзала. 20. «По горам, по долам ходит шуба да кафтан» (загадка). 21. Предмет, неизвестно куда исчезнувший. 23. Снаряд, охотящийся за кораблями и подлодками. 26. Самая популярная книга у мусульман. 28. Её имеет и дуб, и мозг, и Земля.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 18 июня

1. Компас. 2. Супермаркет. 3. Теннисист. 4. Терминатор. 5. Рвение. 6. Епископ. 7. Пансионат. 8. Топтыгин. 9. Неслух. 10. Халтурщик. 11. Карьерист. 12. Тсс. 13. Снаряд. 14. Даром. 15. Мясо. 16. Опрос. 17. Став. 18. Вурдалак. 19. Киоскер. 20. Раструб. 21. Бегемот. 22. Тула. 23. Атлас. 24. Сатира. 25. Амбар. 26. Риск.

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографической 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретарият 624-45-16 (т./ф.), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 19 июня 2012 года  
Номер: 102 (25063) | Тираж: 178104 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 19.30  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитер-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Баттле», 23 км | Заказ № 12-06-00313 | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Краснодаре, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин  
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский  
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)  
Редакция: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru  
Материалы с рубрикой «Набранный Паскис шрифтом», – на правах рекламы. Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066