

Впервые в России пригородная пассажирская компания организовала собственное локомотивное депо

Станция Харабали, специализирующаяся на отправке бахчевых, пока не отгрузила ни одного вагона с арбузами

Порядок расчёта пособий по беременности и родам может снова измениться

Наш соотечественник Даниил Квят победил в двух заездах этапа «Мировой серии «Рено»

17 июля 2012 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 122 (25083)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная газета	с 23 декабря 1917 года	170832 экземпляра

От редакции

Долой привилегии

За рубежом при развитии транспортной инфраструктуры стараются придерживаться двух принципов – «равные условия для сегментов» и «пользователь платит». Международная консалтинговая компания ATKeatney провела исследование, из которого неожиданно выяснилось, что на территории России поддержка грузовых автоперевозок выше, чем во всех развитых государствах и странах БРИКС. Так, поступления от пользователей автомобильных дорог в нашей стране всего на 55% покрывают расходы на их содержание и развитие. Даже в относительно слабо автомобилизированном Китае этот показатель составляет 65%. Америка по политическим соображениям с 90-х годов держит показатель на уровне 80–90%, а в Германии и Великобритании он выше 150%. Естественно, что владельцы грузовых автомобилей платят во всём мире в 2–4 раза больше за использование инфраструктуры, чем легковых. У нас же всего на 48%. Подсчитали и то, сколько грузовые автомобили дают дохода в бюджет на тонну-километр перевозки. В Германии это 3,65 американских цента, в Америке – 3,18, в Китае – 1,5, у нас – 1,47. К 2014 году Минтранс собирается выйти на 100-процентный норматив по содержанию автомобильных дорог. Неудивительно, что средняя дальность перевозок грузов автомобилями достигла 2 тыс. км вместо нормальных 700–800. В ATKeatney проанализировали ещё несколько показателей, характеризующих деятельность грузового автотранспорта в России, и сделали однозначный вывод – по всем параметрам он не подходит под указанные принципы. Им соответствует лишь железная дорога, которая на 95% содержит себя сама. На Западе уже давно поняли, что конкуренцию между видами транспорта нужно регулировать, и в прошлом году в ЕС была принята транспортная стратегия, которая предусматривает к 2050 году перевод 30% автомобильных перевозок дальностью свыше 300 км на железнодорожный и водный транспорт. У нас для подобного регулирования, кстати, очень благоприятные условия. Железнодорожная сеть загружена в основном на экспортных направлениях, а внутренние маршруты в европейской части страны свободны. Перевод на них грузов за счёт выравнивания конкурентных условий позволил бы увеличить доходы РЖД и снизить нагрузку на федеральный и региональные бюджеты, которые тратят большие средства на поддержку автотранспорта.

Помощь

РЕКВИЗИТЫ ДЛЯ ПЕРЕЧИСЛЕНИЯ СРЕДСТВ ПОСТРАДАВШИМ ОТ НАВОДНЕНИЯ: **Получатель средств:** ОАО «Российские железные дороги» **ИНН** 7708503727 **КПП** 997650001 **Расчётный счёт** № 40702810400200183001 в ОАО «ТрансКредитБанк» **БИК** 044525562 **Корр. счёт** 30101810600000000562

Блиц

Отказ от бумаги

В июле Московская дирекция полностью переходит на новую технологию



Алексей Чубаров, начальник отдела информационных технологий Московской дирекции управления движением

– Алексей Валерьевич, как новые информационные технологии внедрятся в дирекцию? – Мы расширяем полигон внедрения единой автоматизированной системы документооборота на предприятия дирек-

ции и в центры организации работы станций, что позволит сократить количество документации на бумажных носителях, установить чёткий контроль за качественным и своевременным исполнением документов. Также активно производятся работы по внедрению автоматизированной системы, в задачу которой входит подготовка обращений о «бросании» поездов. Получен положительный результат по электронному ведению журнала для записи предупреждений на поезда ДУ60 при помощи автоматизированной системы выдачи и отмены предупреждений АСУ ВОП-2 на станции Москва-пассажирская-Курская. – Что делается для более полного учёта компаний-операторов? – По поручению Центральной дирекции управления движением все основные компании – операторы грузовых вагонов

отображены в автоматизированных системах. – Удалось ли уйти от бумажной системы оформления заявок на доступ пользователей к информационным системам ОАО «РЖД»? – Активно используется автоматизированная система, с помощью которой электронная заявка на информационный ресурс может быть оформлена с любого рабочего места. Внедрение и использование такой системы позволило существенно сократить время на оформление, согласование и утверждение заявок. Однако ввиду разночтения согласующими всех уровней порядка предоставления доступа к информресурсам ОАО «РЖД» хорошее начинание вновь обрастает бюрократическими проволочками и бумажной волокитой.

БЕСЕДОВАЛ ОЛЕГ СЕРГЕЕНКО

Заведующий отделом развития транспортного рынка Института экономики развития транспорта ОАО «РЖД» Алексей Замковой добавил, что прогноз данных по росту грузовой базы проекта строился на анализе текущего объёма перевозок на полигоне пролегания будущей магистрали. Учёные оценили точки зарождения грузопотоков, как сократится маршрут следования тех или иных грузов благодаря новой дороге. «Оценки касаются как местных перевозок, так и дальних отправок из регионов Сибири и Урала на Север и Северо-Запад, которые сегодня идут обходным маршрутом, – рассказал он. – По нашим расчётам, на различных маршрутах в каждом отдельном случае экономия составляет от 30 до 300 км. Есть анализ, какая часть грузопотока потенциально может тяготеть к железнодорожным перевозкам». По мнению авторов прогноза, основной грузовой базы «Белкомура» останутся уголь, минеральные удобрения и сырьё для них. В меньшей степени – лесные и строительные грузы, нефтепродукты. Об-

Справка «Гудка»

Проект «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал) – железнодорожная магистраль, которая напрямую соединит Соликамск, Гайны, Сыктывкар и Архангельск, регионы Сибири и Урала с портами в Архангельске и Мурманске, сократив этот путь на 800 км. «Белкомур» поможет разгрузить Горьковскую, Свердловскую, Северную и Октябрьскую дороги.

ПЕРЕВОЗКИ

Настройка ритма

Особое внимание уделяется качеству использования привлечённого парка

На прошедшей неделе среднесуточная погрузка на сети оказалась выше на 1,4%, или на 47 тыс. тонн, чем неделей ранее. При этом, как было отмечено вчера на оперативном совещании, которое провёл президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, положительную динамику продемонстрировали большинство дорог за исключением Юго-Восточной, Забайкальской и Дальневосточной.

Имеющаяся база позволяет грузить на уровне 3,7 млн тонн в среднем в сутки при плановых 3,512 млн тонн. Правда, в минувшее воскресенье было допущено незначительное отставание от плана на 77 тыс. тонн, но, как заверила генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева, в ближайшие дни оно будет ликвидировано. При стабильном приросте погрузки по сравнению



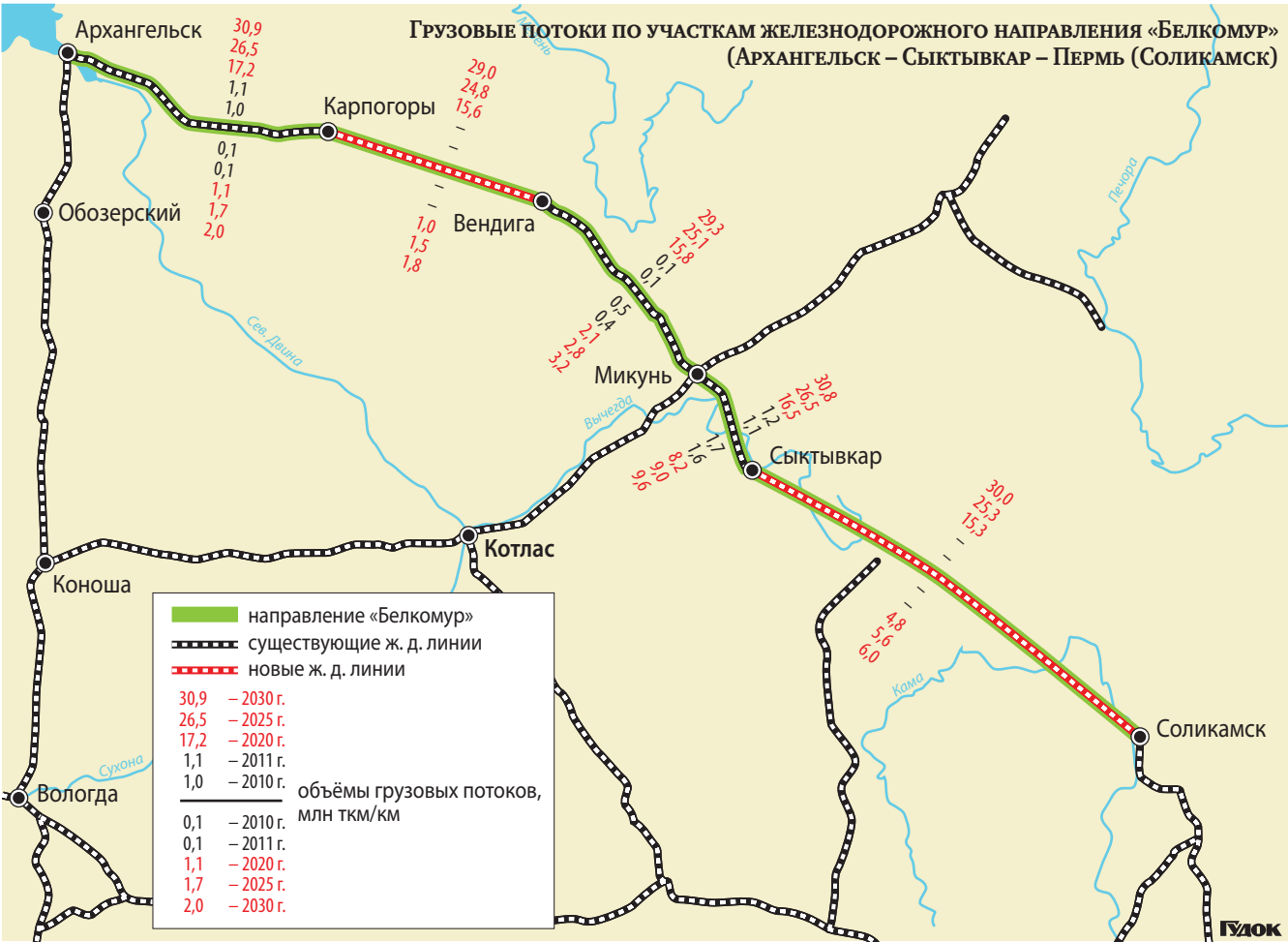
с прошлым годом, который составляет 2,6%, сохраняется отставание на 3,2% от докризисного 2007 года, правда, к следующему, 2008 году оно уже меньше – 2,9%. Заявками отправителей подтверждены практически все номенклатурные группы грузов, в том числе и дорогостоящие, такие как нефтепро-

дукты и чёрные металлы, за исключением строительных. Как отметили в ЦФТО, из-за имеющихся инфраструктурных ограничений потери в погрузке составили порядка 1 млн тонн, и особенно они ощутимы на Московской и Дальневосточной дорогах. Поэтому ЦФТО ищет возможности по переключению

погрузки на другие направления, главным образом во внутреннем сообщении. К сожалению, ниже плана (в среднем в сутки на 249 вагонов) идёт погрузка вагонов привлечённого парка, что отрицательно сказывается и на финансовых результатах. Как отметил начальник Центральной дирекции управления движением Павел Иванов, в июле привлечённый парк работал неритмично – в отдельные сутки уровень погрузки мог достигать 7,5 тыс. вагонов, а в минувшее воскресенье их было погружено всего 5,8 тыс. В дирекции такие разрывы объясняют неустойчивой договорной базой, а также ухудшением использования таких вагонов. При этом привлечённый парк работает по всем показателям лучше, чем парк полувагонов других собственников. Поэтому добиваться его безубыточности следует всё-таки увеличением объёмов погрузки. ОЛЕГ БОРИСОВ

МАРШРУТ

Оценили заново Проекту «Белкомур» пересмотрели грузовую базу



МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ИНВЕСТИЦИОННАЯ КОМПАНИЯ «СЕВЕРО-ЗАПАД – ПРИКАМЬЕ» (ОПЕРАТОР ПРОЕКТА МАГИСТРАЛИ БЕЛОЕ МОРЕ – КОМИ – УРАЛ) ПРЕДСТАВИТ В МИНТРАНС НОВЫЙ ПРОГНОЗ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ МАРШРУТА И ОЦЕНКУ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РИСКОВ.

Как рассказал генеральный директор компании Юрий Демочкин, в ОАО «РЖД» документы уже обсудили на заседании рабочей группы. По его словам, она рассмотрела прогнозы возможного изменения грузовой базы будущей магистрали с учётом создаваемых в регионах новых промышленных предприятий, продукция которых потенциально может вывозиться по Белкомуру. «Мы представили параметры увеличения грузовой базы и расчёты необходимых инвестиций в создание инфраструктуры до 2030 года, – говорит глава компании. – Учтены возможности всех предприятий, которые уже существуют и будут созданы. Есть оценки ожидаемой прибыли на вложенные средства. А также прогноз возможной упущенной прибыли ОАО «РЖД» в случае, если предложенные инвестиции не сделают и будущая грузовая база не будет освоена в полной мере. По итогам прошедшей встречи представителей регионов, оператора строительства новой магистрали и руководства ОАО «РЖД» мы получили от холдинга согласие на передачу документов в Минтранс».

щий рост объёма грузовой базы до 2030 года оценивается в зависимости от участков с нынешних 10–15 млн тонн до 30–35 млн тонн в год. «Эти расчёты были приняты ОАО «РЖД», и вместе с другими прогнозами по параметрам магистрали, необходимыми для её строительства, они войдут в консолидированный блок предложений, который и будет представлен на рассмотрение в Минтранс», – добавил Алексей Замковой. Президент НО «Уральская логистическая ассоциация» Сергей Шавзис считает, что расчёты по перспективной грузовой базе проекта «Белкомур» могли бы быть скорректированы в сторону увеличения. Если проект консолидировать с другой крупной перспективной программой инфраструктурного развития Уральского региона – соединения направлений Екатеринбург – Серов – Ивдель. С выходом через Качканар на Пермское отделение Свердловской дороги.

>Окончание | 3

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Призыв выполнен

Министерство обороны полностью выполнило план весеннего призыва текущего года. В пресс-релизе военного ведомства сообщается, что основная часть призывников и увольняемых военнослужащих доставлялась к местам прохождения службы и домой по железной дороге и автомобильным транспортом. В части, дислоцированные в отдалённых регионах (Якутия, Камчатский край, Сахалинская и Калининградская области), доставка призывников осуществлялась на самолётах военно-транспортной и гражданской авиации, а также морским транспортом. Всего в этом году под ружьё встали 155 тыс. человек, для сравнения: в 2010-м во время весеннего призыва в армию были зачислены 270,6 тыс. новобранцев.

Экзамен будут улучшать

Минобрнауки будет совершенствовать систему единого государственного экзамена, заявил глава ведомства Дмитрий Ливанов. «Необходимо сделать так, чтобы результаты ЕГЭ не вызывали сомнений ни у родителей, ни у учеников. В частности, мы планируем ввести устную часть по иностранному языку», – отметил Дмитрий Ливанов. Министр добавил, что необходимо создать условия, при которых в столичные вузы смогли поступать выпускники вне зависимости от места проживания, но при этом параллельно нужно развивать региональную сеть вузов.

Необязательное исполнение

Почти половина решений, вынесённых в адрес России Европейским судом по правам человека, касается неисполнения решений отечественных судов. Глава Верховного суда Вячеслав Лебедев на заседании комитета Совета Федерации по конституционному законодательству заявил, что за последние пять лет было выявлено «катастрофическое положение с неисполнением решений судов, и никто этой проблемой не занимается». При этом он не согласился с основной претензией со стороны европейских законодателей, связанной с большим количеством оправдательных приговоров в России. «В 2011 году такого рода приговоров было вынесено всего 1,8%, а в отношении ещё 18 тыс. человек дела были прекращены «по реабилитирующим признакам», – отметил Вячеслав Лебедев.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Владимир Якунин
ОНЛАЙН

В режиме диалога

В САМАРЕ МЫ ПРОВЕЛИ АССАМБЛЕЮ НАЧАЛЬНИКОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. ФОРМАТ ТАКИХ ВСТРЕЧ, КОТОРЫЕ ЕЖЕГОДНО ПРОХОДЯТ НА РАЗНЫХ ПОЛИГОНАХ СЕТИ РЖД, ЧРЕЗВЫЧАЙНО ЭФФЕКТИВЕН.

Это не просто рабочее совещание, а скорее team building для высшего звена управления ОАО «РЖД», где возможен прямой диалог между региональными руководителями и членами центрального аппарата компании. Принимающая сторона презентует свои достижения, организует интересную культурную программу, так что есть возможность пообщаться и в неформальной обстановке.

В этом году ассамблею принимала Куйбышевская железная дорога. Обсуждались вопросы совершенствования корпоративной системы управления и возрастания роли начальников железных дорог. Мы уже давно не громоздкая министерская структура, а холдинговая компания, нацеленная на решение бизнес-задач и удовлетворение общественного спроса на услуги ж/д перевозок. Поэтому и внутреннее управление на сети кардинально меняется. Принципиальным моментом является то, что начальники железных дорог, освобожденные от непосредственной ответственности за хозяйственную деятельность, становятся руководителями системы корпоративного управления на подведомственных магистралях, действуя в интересах всей сети. Иными словами, у них теперь другой статус, они располагают большей свободой маневра, дополнительными рычагами влияния. Их задача – обеспечивать эффективное взаимодействие с руководством регионов (субъектами РФ, муниципалитетами) по всем вопросам функционирования и развития железнодорожного транспорта. Из этого складывается программа развития сети на региональном уровне, направленная на решение текущих проблем жителей и местных предприятий. Начальники дорог отвечают за качество деятельности всех филиалов вертикальных структур ОАО «РЖД», находящихся на их территории, принимают решение по социально значимым проектам – спорт, образование, молодежная политика и др. Важна и система мотивации. Поэтому мы решили, что обеспечим формирование определённого бюджета на уровне региональных центров корпоративного управления для поощрения работников, которые наиболее отличились в реализации стратегических задач, декомпозированных на регион. Самый ценный вывод, сделанный по результатам встречи в Самаре, состоит в том, что отмечается постоянно возрастающий уровень профессионализма начальников дорог не только как хозяйственников, но и как корпоративных менеджеров. Именно эта компетенция для компании сейчас чрезвычайно важна.

БЛОГ ГЛАВЫ ОАО «РЖД»
HTTP://V-YAKUNIN.LIVEJOURNAL.COM/

НАЗНАЧЕНИЯ

Новые начальники департаментов

ПРИКАЗАМИ ПРЕЗИДЕНТА ОАО «РЖД» Владимира Якунина назначены: Антон Награльян начальником Департамента управления персоналом, Владимир Лецишин начальником Департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти. Антон Награльян родился в 1985 году, в 2007 году окончил МИИТ, кандидат социологических наук. В 2011 году повышал квалификацию в Корпоративном университете ОАО «РЖД». Трудовую деятельность начал в 2005 году руководителем проекта ООО «Стратегическое партнёрство 1520». Затем работал помощником президента ОАО «РЖД», начальником Центра внутренней политики и развития корпоративной культуры, первым заместителем начальника Департамента управления персоналом. Владимир Лецишин родился в 1957 году, в 1985 году окончил Львовский государственный университет по специальности «История», в 2002 году – Военную академию Генштаба по специальности «Военное и государственное управление». Обучается в Корпоративном университете ОАО «РЖД». С 2010 года работает в ОАО «РЖД» заместителем начальника отдела Департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти и заместителем начальника этого департамента.

СОБ. ИНФ.

Рубеж

100 млрд

руб. превысил розничный кредитный портфель ТрансКредитБанка по итогам первого полугодия 2012 г.

Пригород

Своими силами

Аэроэкспрессы будут обслуживать в собственном моторвагонном депо



ФОТО: АНДРЕЙ СТОПАНКА

ООО «АЭРОЭКСПРЕСС» СОЗДАЛО НОВОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ЧТОБЫ СОБСТВЕННЫМИ СИЛАМИ ПОДДЕРЖИВАТЬ РАБОЧЕЕ СОСТОЯНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. ВПЕРВЫЕ В РОССИИ ПРИГОРДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ ОРГАНИЗОВАЛА СОБСТВЕННОЕ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО.

Территорию под новое предприятие арендовали у эксплуатационного локомотивного депо им. Ильича Московской дороги. По словам начальника локомотивного эксплуатационного депо Алексея Раюмова, арендующей стороне передали три цеха площадью 1,2 тыс. м и часть путей. Общая площадь нового депо составила 56 тыс. м.

Ранее на этой производственной территории обслуживались пригородные электропоезда белорусского направления МЖД. Владеть ею компания будет десять лет. За это время «Аэроэкспресс» планирует вложить в капитальный ремонт цехов и путей более 275 млн руб.

Начальник Моторвагонной дирекции Московской до-

РАЗВИТИЕ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОТРЕБОВАЛО УВЕЛИЧЕНИЯ ШТАТА ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ПЕРСОНАЛА АЭРОЭКСПРЕССОВ

роги Дмитрий Долгачёв считает сдачу производственных участков выгодной для МЖД, так как аренда ежемесячно приносит доход. Кроме того, по его словам, ООО «Аэроэкспресс», в уставном капитале которого есть доля ОАО «РЖД», сможет улучшить качество обслуживания и ремонт подвижного состава. Это положительно отразится на имидже дороги.

По информации «Аэроэкспресса», в новом депо будут проводить обслуживание и текущий ремонт как собственных электропоездов серии ЭД4МКМ-Аэро, так и арендованных у сто-

личной магистрали электропоездов серии ЭД4М.

Для обслуживания и ремонта подвижного состава в «Аэроэкспрессе» набрали собственный штат локомотивных бригад и специалистов по ремонту электропоездов. По данным ООО «Аэроэкспресс», в новом подразделении работают 118 человек, и для 84 из них вакансии создавали недавно.

«Если раньше они ремонтировали электропоезда в Лобне, то сейчас делают это своими силами. Теперь у них и локомотивные бригады свои», – отметил Алексей Раюмов.

СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА

Справка «Гудка»

Электропоезда компании ООО «Аэроэкспресс» перевозят пассажиров к аэропортам Внуково, Домодедово и Шереметьево, а оттуда доставляют на Киевский, Белорусский и Павелецкий вокзалы столицы. В феврале нынешнего года компания открыла интермодальное сообщение в Сочи. Планируется, что в конце июля такая электричка свяжет вокзал и аэропорт во Владивостоке.

ПОДДЕРЖКА

После беды

ШТАБ ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ ПРОДОЛЖАЕТ СВОЮ РАБОТУ

ПО УТОЧНЁННЫМ ДАННЫМ, ОТ НАВОДНЕНИЯ В КРЫМСКЕ ПОСТРАДАЛИ 965 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ 176 ПЕНСИОНЕРОВ, ТРИ ВЕТЕРАНА ПОГИБЛИ.

Материальную помощь в размере 20 тыс. руб. от компании и профсоюза уже получили 759 сотрудников. Более 200 железнодорожников помогают пострадавшим коллегам разбирать завалы возле жилищ и приводить в порядок дома.

Специальные рабочие группы осмотрели 801 домовладение железнодорожников, из которых 115 домов признали не подлежащими восстановлению. «Готовится положение о порядке возмещения ущерба. Сейчас мы определяем его, исходя из фактического состояния домовладений. Вероятно, все пострадавшие будут поделены на три-четыре категории, порядок выплат для которых сейчас определяется департаментом корпоративных финансов», – отметил вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов.

На прошлой неделе на счета работников дороги, проживающих в зоне бедствия, была перечислена вся заработная плата. «Средства зачислены на счета сотрудников, и, по данным ТрансКредитБанка, в пятницу произведено более 750 транзакций. Для этого восстановлена вся инфраструктура банка, установлены новые банкоматы, работникам, потерявшим карты, выданы новые», – рассказала начальник департамента корпоративных финансов Ольга Гнедкова. «Да, банкоматы ТрансКредитБанка у нас работают. Два банкомата установлены на вокзале, и люди могут получить зарплату. Я интересовался у своих работников, они снимали там деньги, так что с этим вопросом



ФОТО: ДАНИЛ КОЗЛАН

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПРОДОЛЖАЮТ ПОМОГАТЬ ПОСТРАДАВШИМ

всё нормально», – подтвердил начальник станции Крымская Дмитрий Казейкин.

Продолжается акция по перечислению однократного заработка пострадавшим. Так, 99320 железнодорожников уже перевели деньги нуждающимся в помощи коллегам. Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин подчеркнул, что эта помощь собирается добровольно. «Помогают те, кто хочет помочь, те, кто считает себя вовлечённым в случившееся», – отметил он.

Роспрофжел перечислил в адрес пострадавших около 10 млн руб – в том числе все сотрудники аппарата ЦК и профсоюзных организаций дорог передали в помощь дневной заработок. Дорпрофжел на Московской дороге отправил в пострадавшие районы лекарства и питьевую воду на сумму

более 1 млн руб. Кроме того, председатели профсоюзных первичек организовали круглосуточное горячее питание работникам, прибывшим в Крымск для восстановления движения поездов и инфраструктуры магистрали.

Страховые компании уже готовы выплатить около 30% средств, начисленных по предварительной оценке ущерба. «Держатели страховых контрактов – и ЖАСО, и СО-ГАЗ – подтвердили этот случай страховым. Они работали с нами на месте, для ускорения выплат были приглашены независимые оценщики. Это очень важное взаимодействие компании и страховщиков», – отметила Ольга Гнедкова.

Но не весь ущерб компании может быть покрыт страховыми контрактами: сюда не входят затраты, связанные с аварийновосстановительными и ускоренными работами, затраты по размещению пассажиров,

перенаправлению поездов и другие. Сейчас все филиалы определяют не покрываемый страховщиками ущерб, чтобы затем компания направила в Минтранс обращение о выделении средств из резервного фонда правительства. «Необходимо в срочном порядке получить с мест данные о затратах, чтобы понять, в какой степени мы можем рассчитывать на компенсацию незастрахованных убытков. И мы должны сделать выводы по страхованию возможных рисков в свое движение по чрезвычайным ситуациям, когда мы берём на себя расходы и по переезду пассажиров, и на их питание», – подчеркнул Владимир Якунин.

По словам инструктора поездных бригад резерва проводников вагонного депо Новороссийск Светланы Ивченко, сейчас поезда следуют с небольшим отставанием от графика, поскольку продолжают ремонтновосстановительные работы из-за размытия путей. На сегодня практически вся инфраструктура Крымской, Новороссийска и прилегающих станций восстановлена. «По Новороссийску закончены восстановительные работы по восточному парку и отремонтированы водопропускные коллекторы, на станции Крымская вся инфраструктура, в том числе СЦБ, восстановлены полностью», – рассказал начальник Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» Павел Иванов. – В ближайшее время будут закончены работы по восстановлению водопропускных сооружений по станции Грушевая». Самый сложный участок размытого пути от разъезда 9-го км в сторону Анапы был восстановлен силами ООО УК «Транс-южстрой».

АННА РОДИОНОВА

Анонс



Редакция журнала «РЖД-Партнёр» готовит к выпуску №13–14 (233–234), 2012, который выйдет из печати 20 июля 2012 года.

В этом номере будут опубликованы материалы, посвящённые отраслевому празднику – Дню железнодорожника, в том числе интервью с президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным, посвящённое глобальным изменениям, происходящим в современной экономике, месту и роли ОАО «РЖД» в этих процессах, созданию Единого экономического пространства и укреплению в связи с этим отношений в транспортной сфере. Кроме того, в интервью затрагиваются такие вопросы, как реформирование железнодорожного транспорта в РФ, выполнение миссии ОАО «РЖД» по обеспечению грузовладельцев погрузочными ресурсами с помощью парка ВСП и аспекты возможной приватизации компании.

Подписаться на журнал «РЖД-Партнёр», а также журналы The RZD-Partner International и The RZD-Partner International China Вы можете:

По телефонам:

В Москве:
(499)261-6090
(499)261-3775
В Санкт-Петербурге:
(812)458-3499
(812)457-8034
(812)315-1532

По электронной почте:

rasp@rzd-partner.ru
moscow@rzd-partner.ru
или на сайте:
www.rzd-partner.ru

РАЗВИТИЕ

Придут к Универсиаде

КАЗАНЬ МЕНЯЕТ ЭЛЕКТРИЧКИ

В АВГУСТЕ НА ГОРЬКОВСКУЮ ДОРОГУ ПОСТУПАТ НОВЫЕ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА ЭД9Э.

Всего же до конца года магистраль получит 15 электричек. Их направят в Казань на смену изготовленным в 80-х ЭР9Е, которые будут списывать по мере поступления новых.

«Особенность ЭД9Э в том, что это первая за долгое время модификация подвижного состава на переменном токе после ЭД9М», – говорит начальник Горьковской дирекции моторвагонного подвижного состава Анатолий Афанасьев.

Новый электропоезд экономичнее предшественника.

Интерьер салона сделан из огнестойкого многослойного пластика. В окнах – двухкамерные стеклопакеты. Это создаёт

дополнительную прочность, а также теплостойкость.

Кабина и вагоны имеют системы кондиционирования воздуха, оснащены видеокамерами с широким обзором. Они позволят локомотивной бригаде наблюдать посадку и высадку.

В поездах ЭД9Э созданы все условия для проезда пассажиров с ограниченными физическими возможностями.

По словам Анатолия Афанасьева, новые электрички предназначены не только для пригородных перевозок Казанского региона. Они послужат резервным подвижным составом для интермодальной линии Казань – Аэропорт, а в перспективе на этом маршруте заменят электропоезда Desiro.

Леоид АКОПОВ
Нижний Новгород

МАРШРУТ

Оценили заново

>Начало | 1

«Тогда бы через «Белкомур» могли перевозиться ископаемые, которые будут разрабатываться в пределах Полярного Урала, – отметил он. – Однако из ключевых уральских регионов, в частности Екатеринбурга и прилегающих районов, большой прирост грузов на «Белкомур» прогнозировать не следует. Магистраль в основном нацеливается на вывоз сырья. А на Урале ставка делается на продукцию с высокой добавленной стоимостью, транспортировка которой имеет иную логику».

Заместитель начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» Сергей Постников заметил, что, несмотря на общую положительную оценку пред-



ФОТО: ИА «НОВОСТИ»

ставленных расчётов грузовой базы планируемой магистрали, к ним есть замечания.

«Следует помнить, что изначально «Белкомур» позиционировался не только как новый путь транзитных перевозок, разгружающий уже существующие ходы, – сказал он. – Но и прежде всего как катализатор оживления всей экономической деятельности тех регионов, по которым пройдёт новая линия, своего рода импульс для создания новых индустриальных объектов. Пока о том, каков будет эффект проекта именно в данной сфере, можно судить лишь опосредованно, непосредственных расчётов здесь представлено не было».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

Санкции

Неподъездной путь

УКРАИНСКАЯ РЕФОРМА СТОЛКНУЛАСЬ С ПРОБЛЕМОЙ УПРАВЛЕНИЯ ПАРКОМ



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИЧЕВ

Из-за задержек вагонов «Укрзализныця» потеряла около 100 млн гривен и теперь готовит штрафы для виновных в простоях.

«Укрзализныця» вынуждена настаивать на эффективном использовании вагонного парка. Проблема вагонных пробок вновь обострилась на Украине. И дело не только в ограниченных возможностях инфраструктуры, но и в нежелании некоторых участников перевозочного процесса соблюдать здоровые рыночные отношения. Ситуация близка к критической.

Как сообщает пресс-служба «Укрзализныци», из-за задержки полувагонов собственниками грузов, а также «брошенных» частных полувагонов на подъездных путях предприятий финансовые убытки составили 96,07 млн грн (около \$11,8 млн). Как результат – исчезла «подушка» резерва для внутренних перевозок из 159 тыс. полувагонов.

В частности, с начала текущего года на подходах к станциям Алчевск и Коммунарск было «брошено» 190 поездов (9881 вагон). Они простаивали от трёх до пяти суток. Поезда следовали в адрес Ал-

ЭКСПЕДИТОРЫ УВЕРЕНЫ, ЧТО ШТРАФЫ НЕ СМОГУТ ДОЛГО ВЫПОЛНЯТЬ РОЛЬ РЕГУЛЯТОРА

чевского коксохимического завода. Штрафные санкции, наложенные на предприятие, составили 6,97 млн грн (\$ 1,1 млн).

Также на подходе к станции Новозолотарёвка «брошено» 80 поездов (4839 вагонов) частного предприятия «Линник», направлявшихся к Лисичанскому нефтеперерабатывающему заводу. Штрафные санкции – 9,84 млн грн (\$1,2 млн).

В неэффективном использовании парка обвиняются также ПАО «АрселорМиттал Кривой Рог» (общее число простаивающих по вине предприятия полувагонов с начала года составило 96,5 тыс.), ООО «Макеевпромтранс» – 7,4 тыс., ПАО «Донбассэнерго» Славянская ТЭС – 896, ПАО «Евраз Днепродзержинский коксохимический завод» – 518, ОАО «Интерпайп Новомосковский ТЗ» – 316.

По оценке президента Ассоциации международных экспедиторов Украины Юрия Приходько, к сложившейся ситуации привели необдуманное реформирование и ломка прежней системы управления парком. Кроме того, неэффективная тарифная политика рождает спрос на

дешёвый грузовой подвижной состав, который превышает его предложение (тарифы на грузовые перевозки на Украине на сегодня остаются ниже уровня кризисного 2008 года).

«Обстоятельства требуют от участников перевозочного процесса совместных оперативных действий, – считает президент Ассоциации операторов железнодорожного транспорта Украины Галина Полищук. – Но никто ещё не придумал каких-то влиятельных рычагов. Штрафы – эффективный инструмент, но они могут применяться только к вагонам инвентарного парка. А что делать с 30% парка, который находится в собственности? На мой взгляд, со временем рынок сам отрегулирует эту проблему.

Но работать нужно в первую очередь с клиентом, который самостоятельно может принять все необходимые меры, если ему станут невыгодны простои вагонов».

Комментировать сложившуюся ситуацию виновники проблемы, в частности ПАО «АрселорМиттал Кривой Рог», отказались.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНЯК

ПЕРЕВОЗКИ

Арбузы уехали фурами

ОТПРАВИТЕЛИ БАХЧЕВЫХ НЕ МОГУТ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ВАГОНАМИ ДЛЯ ДОСТАВКИ СВОЕГО ГРУЗА

Станция Харабали Приволжской дороги, которая специализировалась на отправке бахчевых, пока не отгрузила ни одного вагона с арбузами. А ведь сезон перевозки бахчевых культур начался с 1 июля.

«Арбузов уже нет, – сообщает начальник станции Харабали Эдуард Сорокин. – Они ушли фурами. Собственники вагонов вовремя не подписали договоры с грузоотправителями, а ждать некогда, груз-то скоропортящийся. Поэтому наши постоянные клиенты ушли на автотранспорт».

В Харабали надеются, что к началу перевозки томатов и лука в конце июля ситуация изменится, иначе план отгрузки выполнить не удастся.

Летом прошлого года, как только полувагоны стали частными, станция уже потеряла на отгрузке металлолома. «Возить частным вагоном стало очень дорого и невыгодно. Грузоотправители тут же предпочли автотранспорт. Если бахчевые и овощи потеряем, можем остаться без работы и встать», – опасается Эдуард Сорокин.

По словам приёмосдатчицы станции Харабали Елены Дьяковой, грузоотправители считают, что трудности им создадут Первая и Вторая грузовые компании. Если в середине июля прошлого года, когда крытые вагоны ещё были инвентарными, отгрузка ранних сортов арбузов составила 17 вагонов, то сейчас – ни одного. «Мы сидим и ждём овощи, – сетует Елена Дьякова. – Скоро ранний лук пойдёт в дальние северные регионы. В прошлом году мы грузили от трёх до девяти вагонов в день. Но как в этом сезоне сложится, трудно сказать».

Грузоотправители надеются, что вот-вот вопрос решится. Выбирая между Первой и Второй грузовыми компаниями, многие отдадут предпочтение последней, так как цены у неё более щадящие. Однако работает она, по словам грузоотправителей, медленно.

«Все необходимые документы на перевозку бахчи давно отправил во Вторую грузовую компанию, – жалуется директор ООО «СК Квинтекс» Александр Корнев. – Две недели как они уже лежат, но что-то не



ФОТО: ИТАР – ТАСС

По рельсам Астраханские арбузы нынче не доставляются

срастается. Каждый день звоню в Саратовский филиал компании и спрашиваю: подписали? Отвечают: ещё нет, ждём решения Москвы. Но мне ждать некогда, 100 тонн

Если в июле 2011 года отгрузка ранних сортов арбузов составила 17 вагонов, то сейчас – ни одного

уже отправил пятью фурами. Многие грузоотправители мне называют, интересуются, когда будут вагоны. Люди ещё надеются». По данным Александра Корнева, в июле прошлого года железной дорогой его компания отправила 550 тонн арбузов.

«Договор с «СК Квинтекс» сейчас на согласовании, – объясняет начальник отдела по перевозке грузов в крытых вагонах ОАО «Вторая грузовая компания» Оксана Черникова. – Существует проблема возможности подписания этого договора, но это коммерческая информация».

По словам Оксаны Черниковой, со всеми подавшими документы клиентами (их около 15) подписаны договоры. В частности, она замечает: «Идёт отгрузка. Со станции Котлубань отгружен один вагон, со станции Ахтуба – два».

По информации Приволжского ТЦФТО, в июле прошлого года по дороге было отгружено 22 вагона, или 1058 тонн бахчевых.

На вопрос «Гудка» о прогнозах отгрузки сезона 2012 года в Астраханском агентстве фирменного транспортного обслуживания Приволжского ТЦФТО ответили, что данных пока нет.

Переход вагонов в собственность частных предприятий негативно сказался на отправке овощей. И это несмотря на то, что, начиная с нынешней зимы, было проведено немало совещаний с собственниками вагонов, грузоотправителями, дорожной и администрациями регионов.

Инга Быкова, соб. корр. «Гудка» Астрахань

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

АВТОР ФОТО (НАПРАВЛ. СТРЕЛКА)

реклама

Технологии

Мобильный прорыв

Коммуникаторы облегчат планирование и проведение путевых работ

На трёх пилотных дистанциях Октябрьской дирекции инфраструктуры внедряется в опытную эксплуатацию технология обслуживания устройств с применением карманных персональных компьютеров и штрихкодирования.

Возможности, предоставляемые мобильными средствами связи, применяются во многих логистических центрах, в «Почте России». Мобильные устройства бригад московской станции «Скорой медицинской помощи» не только умеют отслеживать местоположение и поддерживать связь с диспетчерским центром, но и позволяют передать на расшифровку ЭКГ. Не отстают и железнодорожники. Крупнейший в Скандинавии оператор Danish State Railways (Дания) использует мобильные терминалы Motorola для продажи билетов и контроля проезда пассажиров. Аналогичным образом поступила итальянская Trenitalia и французские SNCF. Специалисты швейцарских SBB (Schweizerische Bundesbahnen), кроме прочего, наладили мобильный контроль перевозок багажа. А коммуникаторы проводников испанской компании RENFE позволяют обмениваться информацией с машинистом поезда.

В России мобильными устройствами оснащаются проводники «Сапсанов», поездов международного следования и сообщения Москва – Санкт-Петербург. Коммуникаторы используются для проверки легитимности предъявляемых электронных билетов, сохранения информации о населённости вагонов. Мобильные устройства взаимодействуют с системой продажи билетов АСУ «Экспресс-3» и позволяют осуществлять проверку криптографически защищённого уникального аутентификатора, исключая тем самым возможность подделки проездных документов.

В Октябрьской дирекции мобильными устройствами обеспечены дорожные мастера, старшие дорожные мастера, мастер земляного полотна и мастер Центра обследования и диагностики инженерных сооружений. Также такую связь получили начальники районов контактной сети, электро-механики и старшие электро-



механики станций Ховрино, Сходня, Поварово, Клин.

При помощи коммуникаторов ведётся планирование, контроль исполнения работ с указанием наименования работы, времени начала и окончания работ, учёт отступлений от норм содержания устройств инфраструктуры, а также диспетчерский контроль местоположения на карте с отображением данных о персонале. Реализован обмен данными с отраслевыми автоматизированными системами, отменено заполнение ряда бумажных отчётов.

Ежедневная работа электро-механика Дистанции сигнализации, централизации и блокировки начинается с загрузки на мобильное устройство по каналам сотовой связи плана работы, обновления архива технической документации, телеграмм, инструкций. Теперь не надо держать в голове кучу информации, заполнять бумаги: устройство подсказывает техпроцесс и что делать дальше. Вот специалист на ли-

нии. Он подходит к напольному устройству – коробке, приводу. Открывает, сканирует штрихкод, фиксирует время начала работ, выполняет операции, при завершении вновь сканирует штрихкод и закрывает устройство. В режиме реального времени информация передаётся в вычислительный центр и становится доступной всем, начиная от диспетчера дистанции вплоть до президента компании.

За счёт усиления контроля технологической дисциплины коммуникаторы позволят сократить количество отказов устройств инфраструктуры, возникающих из-за нарушений правил и условий эксплуатации. «Работа сложная и интересная. Пришлось столкнуться с рядом технических проблем. Первоначально были одни представления об этой системе, сейчас уже немного дру-

гие. Каждый шаг корректирует наши планы. Например, сами мобильные устройства, может, были выбраны не совсем те. И средства связи, операторы не совсем удачны. Мы всё это меняем и идём дальше. То есть технология нарабатывается», – комментирует заместитель на-

цессов управления ОАО «РЖД» Андрей Морозов. – К примеру, благодаря многократному обучению повысили квалификацию персонала пилотных дистанций до уровня грамотности пользователя современных цифровых устройств. Это уже социальная сторона проекта. В результате от стойкого неприятия инновационной технологии, с которым порой

оповещение о приближении подвижного состава, и обмен данными о предотказных состояниях с АСУППАН».

Мобильные RFID-технологии не обошли стороной и транзитный парк станции Ярославль-Главный. RFID представляет собой метод автоматической идентификации объектов, в котором посредством радиосигналов считываются или записываются данные. Оборудование тормозных башмаков специализированными RFID-метками позволяет решить проблему контроля использования и местоположения. Кроме того, совершенствуется процесс работы парка в целом за счёт оптимизации процесса на закрепление и раскрепление тормозных башмаков и исключения в работе дежурного по парку неблагоприятных последствий человеческого фактора.

Устройство позволяет сигнаlistsу получать задание от дежурного по парку по беспроводному каналу связи, отображая его на дисплее. Мобильный

терминал фиксирует количество и номера башмаков, взятых со стойки. Коммуникатор «ведёт» сигналиста сквозь весь технологический процесс закрепления состава, информация обо всех этапах закрепления отображается на дисплее дежурного по парку в режиме онлайн.

Мобильный терминал в автоматическом режиме передаёт координаты тормозных башмаков с привязкой к их инвентарным номерам, времени и координатам закрепления. Аналогичный процесс реализован при «раскреплении» состава перед отправлением.

В результате происходит непрерывный мониторинг местонахождения тормозных башмаков, предупреждающий возможные случаи их утери.

Этот модернизированный принцип работы транзитного парка полностью отвечает задачам оптимизации работы и повышения уровня безопасности, а также обеспечивает контроль технологической дисциплины.

Марьяна Балашкина

Перевозки

Оперативная помощь

Договор с аварийной службой повысит безопасность доставки грузов

Утечка перевозимого в цистернах пропана может вызвать опасную ситуацию на сети дорог.

В этом случае машинист локомотива должен незамедлительно сообщить об инциденте по радиосвязи поезвному диспетчеру и дежурным по ближайшим станциям, ограничивающим перегон.

После этого аварийный вагон отцепляют от состава и отводят в безопасное место или на специально оборудованный путь без контактной сети, на котором будут выполняться восстановительные работы. В жаркое время года цистерны постоянно охлаждают водой для предотвращения перегрева.

Причём согласно существующим правилам железнодорожники не имеют права самостоятельно приступать к ликвидации утечки газа из вагонов, так как не имеют допуска к проведению работ с сосудами высокого давления и к газоспасательным операциям.

Поэтому управления дорог в пределах своего региона заблаговременно определяют с территориальными органами МЧС России перечень предприятий, имеющих аварийные службы, и специалистов для устранения последствий подобных ситуаций. Однако он носит весьма общий характер. К тому же понятно, что для их прибытия на станцию требуется время.

По мнению старшего научного сотрудника «Независимой энергетической компании» Ивана Вишневского, для более оперативной работы по ликвидации аварий с цистернами со сжиженными углеводородами управления дорог в пределах



своего региона должны заблаговременно напрямую заключить договора или разработать взаимосогласованную инструкцию с конкретными местными специализированными предприятиями.

Они обязаны иметь собственные аварийные службы и специалистов для ликвидации аварийных ситуаций. Например, к подобным предприятиям относятся сеть газонаполнительных станций, нефтегазовые компании, газовые заводы, НПЗ и ряд других.

В приложении к договору или инструкции необходимо указать места дислокации предприятий, номера телефонов и других средств связи, а также возможный перечень мер по ликвидации утечки газа из-под защитного колпака цистерны. Среди них – слив газа из цистерны в ёмкость предприятия, перелив газа из цистерны в цистерну, дегазация цистерны и т.д. В этом случае

При перевозке сжиженных углеводородов надо соблюдать особую предосторожность

при получении извещения об аварии с цистернами со сжиженными углеводородами диспетчер или руководство предприятия, которое находится ближе всего к месту события, примут меры по немедленному направлению в возможно короткий срок аварийно-технической группы с нужными приборами и оборудованием к месту происшествия.

Это освободит штаб по ликвидации аварии от необходимости длительного ожидания прибытия аварийных служб или специалистов от собственника вагонов или грузовладельца. Не надо будет также лихорадочно искать предприятие, имеющее аварийные службы, или специалистов по ликвидации утечки газа.

Андрей Стрельцов

ЧП

Вывезли всех

Пассажиры с пониманием относились к опозданиям поездов

Стихийное бедствие в Крымске поставило перед работниками пассажирского комплекса сложнейшую задачу по организации перевозки людей в условиях чрезвычайной ситуации, которая была успешно решена.

Несмотря на перерывы в движении из-за разгула стихии, с 7 по 10 июля из Новороссийска и Анапы в другие города и обратно было перевезено более 82,5 тыс. пассажиров. Были приняты 96, а отправлены 99 пассажирских поездов.

Чтобы обеспечить перевозки в период ликвидации последствий стихии, ОАО «РЖД» реализовало ряд мероприятий, позволивших стабилизировать движение пассажирских поездов, не допустить их скопления и сократить время в пути.

Поскольку из-за ЧП некоторым поездам был сокращён или изменён маршрут следования между Анапой, Новороссийском и станцией Протока, перевозка была организована автотранспортом. Были задействованы более 50 автобусов, которые перевезли более 7 тыс. пассажиров.

Кроме того, были назначены дополнительные поезда и вагоны. Так, например, 7 июля



Проводники справились с работой в условиях ЧП

был сформирован и отправлен дополнительный поезд № 562 Москва – Новороссийск в составе 16 вагонов. А пассажиры на поезд № 456 Новороссийск – Челябинск, который отправлялся из Краснодара, были доставлены дополнительным поездом. Также при необходимости организовывались остановки поездов.

В связи со значительным опозданием пассажирских поездов для обеспечения графикового отправления были подготовлены и отправлены 8 подменных составов.

Как рассказала «Гудку» инструктор поездных бригад резерва проводников вагонного

депо Новороссийск Светлана Ивченко, пассажиры сначала были недовольны опозданиями, но, когда узнавали причину, возникало понимание сложности ситуации.

В поездах было организовано обеспечение пассажиров водой и питанием. Всего было выдано около 24 тыс. рационов питания, 3680 бутылок с минеральной водой.

Вокзалы Краснодарского региона работали в усиленном режиме. Пассажиры бесплатно размещались в комнатах отдыха и залах повышенной комфортности, пользовались услугами камер хранения.

Марьяна Балашкина

ТЕХНОЛОГИИ

Главная угроза

Львиная доля утечки информации связана с человеческим фактором

НИИАС ПРОРАБАТЫВАЕТ НОВУЮ, РЕВОЛЮЦИОННУЮ СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ИТАРУС, КОТОРАЯ УЖЕ ТЕСТИРУЕТСЯ В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ. ОПЫТА И НАРАБОТОК, В ТОМ ЧИСЛЕ И ОШИБОК, НА КОТОРЫХ МЫ УЖЕ ОБОЖЛИСЬ, ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ЭТА СИСТЕМА ПОЛУЧИЛАСЬ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО БЕЗОПАСНОЙ И СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ ЗАЩИТЫ ДАННЫХ, У НАС ХВАТИТ.

Чтобы говорить о состоянии информационной безопасности на сети в целом, важно понимать, что есть такое понятие, как политика такой безопасности, которая предусматривает создание неких норм и правил, предназначенных для пользователей сети передачи данных ОАО «РЖД». На каждой дороге причастные специалисты курируют исполнение указаний, предусмотренных этими документами.

Ещё в годы существования Министерства путей сообщения специалисты нашего филиала занимались тем, что разрабатывали для каждой из дорог необходимые документы. Они были неодинаковыми и обладали особой спецификой (например, различные средства передачи данных и так далее) в зависимости от особенностей конкретной дороги, но в целом идеология была единой.

Со временем выяснилось, что защитой информации в прямом виде, то есть пере-



СЛУЖЕБНЫЕ ПЕРЕГОВОРЫ ТАКЖЕ МОГУТ ПОДВЕРГНУТЬСЯ «ВЗЛОМУ»

даваемой по проводным или беспроводным системам связи, заниматься надо, но, как ни прискорбно, 80% случаев её утечки связаны с человеческим фактором. Доходило до того, что какие-то сотрудники открыто саботировали процесс, и все усилия, которые нами предпринимались, сводились к нулю. К сожалению, кроме как пропагандистскими способами от этого уйти пока не представляется возможным,

и если уж человек так воспитан, что он может просто продать корпоративную информацию, то предотвратить это совсем непросто.

Остальные же 20% теряемой информации – это те «дырки», которые существуют в нашей системе информационной безопасности, такие, как, например, радиоканалы публичных сетей, таких как Wi-Fi или GSM, по которым передаются данные. Нередко

причиной бывает неправильно настроенная политика безопасности на конечных сетевых устройствах и опять же безответственность администраторов, которым предписано что-то делать, а они до конца делать не хотят. Доходило даже до того, что иногда игнорировались требования шифрования данных на определённом участке сети из-за того, что шифрование несколько снижает скорость передачи.

Однако на месте не стоят не только те, кто хочет взломать наши сети или получить из них информацию иным способом, но и те, кто продолжает разрабатывать всё новые и новые способы, чтобы этого не допустить. На сегодняшний день, если использовать наши отечественные ГОСТы и те модули, которые мы внедряем, мы можем получить вполне надёжные системы передачи данных, которые, в частности, используются на ОАО «РЖД» для онлайн-продаж билетов. Мы работаем в этом направлении с нашими партнёрами, и сейчас, если компьютер подключён к сети передачи данных, на нём всегда стоит требуемое программное обеспечение. Причём фирмы продают нам только сам компьютер, а всеми процессами с ним, такими как инсталляция, обеспечение и т.п., занимаются специалисты НИИАСа или смежных организаций.

АЛЕКСАНДР АДАДУРОВ, директор ОАО «НИИАС», Санкт-Петербургский филиал

ИНФРАСТРУКТУРА

Непрофильная прибыльность

Арендаторов недвижимости можно найти среди пассажиров

Виктория Белова, заместитель начальника Управления имущества ОАО «ФПК» – начальник отдела анализа эффективности использования и аренды имущества



ОАО «ФПК», помимо основных видов деятельности, связанных с перевозкой и обслуживанием пассажиров в поездах дальнего следования, с момента создания занимается вовлечением в гражданско-правовой оборот собственного недвижимого имущества.

Высокие стоимостные характеристики и значительные затраты на содержание требуют особого внимания и постоянной оптимизации структуры активов.

Динамика развития этого направления демонстрирует положительный финансовый результат с ежегодным приростом, а значит, является перспективным для диверсификации бизнеса. Кроме того, передача в аренду недвижимого имущества позволяет генерировать значительный доход, при этом практически отсутствуют какие-либо риски.

Конечно, просто всё выглядит только для потребителя – арендатора. Работа, ведущаяся внутри компании, ему незаметна. Между тем



ФАБРИКИ-ПРАЧЕЧНЫЕ СЧИТАЮТСЯ «УСЛОВНО-НЕПРОФИЛЬНЫМ» АКТИВОМ

была проведена работа по классификации недвижимого имущества с разделением недвижимости на профильные активы – производственного назначения, используемые в основном бизнесе, – и непрофильные, которые временно или постоянно перестали участвовать в производственной деятельности либо относятся к категории непроизводственного назначения.

Цель такой работы – создание и постоянное функционирование системы оперативного и качественного управления имущественными активами компании, реструктуризация непрофиля и формирование стратегического плана управления «пулом» недвижимого имущества компании на будущие периоды.

Деятельность, безусловно, масштабная и включает несколько этапов. Во-первых, анализ текущего состояния недвижимости и оценка её рыночного потенциала, по результатам которой объект подлежит классификации по прогнозируемой потенциальной доходности: высоколиквидные, потенциально ликвидные и неликвидные.

Другой проблемой при классификации имущества являются производственные активы, не полностью загруженные под основные технологические процессы. В ОАО «ФПК» этот вопрос решается путём передачи свободных помещений в краткосрочную аренду. Понадобились ОАО «ФПК» дополнительные площади под

основные процессы, они оперативно высвобождаются от аренды. И наоборот.

Во-вторых, определение тактических и стратегических направлений дальнейшей работы с активами: продажа, аренда, привлечение внешних инвесторов.

В-третьих, проведение требуемых для совершения сделок корпоративных процедур.

Также ОАО «ФПК» широко используются возможности информирования пассажиров посредством размещения в поездах собственного формирования информации о планируемых к вовлечению в гражданско-правовой оборот объектах недвижимости, расположенных в соответствующем направлении движения поезда по региону. К примеру, издаются буклеты.

Такая технология позволяет привлечь новых арендаторов и покупателей. Так, например, в Великих Луках было продано недвижимое имущество вагонного депо, когда буклет в поезде попался на глаза потенциальному покупателю. Кроме того, в отличие от РЖД, у нас иной порядок распоряжения недвижимым имуществом. К примеру, если в ОАО «РЖД» все недвижимое имущество вовлекается в оборот на торгах, то в ФПК недвижимость площадью до 50 кв. м предусмотрено передавать без торгов.

В ближайших планах ОАО «ФПК» привлечение внешних инвестиций в недвижимость компании посредством проведения открытых конкурсов на право заключения договоров аренды на инвестиционных условиях.

МОДЕРНИЗАЦИЯ

Сдержанный оптимизм

В ходе реорганизации отрасли нужно менять систему принятия управленческих решений

Александр Красковский, директор НИИ управления качеством на железнодорожном транспорте, д.т.н.



При реформировании отрасли ставку сделали на приток частного капитала в обновление основных фондов и на новые инициативы в сфере организации перевозок с целью повышения качества услуг и оптимизации тарифов.

Однако пока ожидаемых результатов в части снижения тарифной нагрузки на экономику страны не достигли. Похоже, эта цель была завышена, так как отрасль для начала должна была вписаться в рыночную экономику.

Но и эта задача решена не полностью. Да, железнодорожный транспорт продолжает более-менее успешно обслуживать своих стратегических клиентов, однако клиенты с небольшим объёмом перевозок испытывают трудности и зачастую переориентируются на другие виды транспорта. Это является следствием «либерализации» управления вагонным парком и выдавливания с рынка мелких операторов.



В СИСТЕМЕ ОАО «РЖД» ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ ДОЛЖНО НОСИТЬ РАСПРЕДЕЛЁННЫЙ ХАРАКТЕР

К полезным результатам реформы следует отнести то, что за счёт передачи вагонов в частные руки удалось обновить значительную часть парка. Возникают также надежды на инвестиции в инфраструктуру в случае продажи акций ОАО «РЖД».

Правда, нужно учесть и отрицательный опыт Эстонии, продавшей свои железные дороги американскому бизнесмену, который выкачал из них всё что можно, а потом государство вынуждено было выкупать изношенную инфраструктуру и вкладывать в неё значительные средства, пользуясь кредитом Европейского

банка развития. Сейчас в компании идут активные поиски моделей технологического процесса для оптимизации управления вагонным парком в условиях множественности операторов. Расширяются масштабы применения твёрдого графика в грузовом движении, опробуются полигонные технологии управления движением.

Радикальная реорганизация уже коснулась 16 дорог, большая часть которых по территории сопоставима с европейскими странами. Вместо единого ресурсного управления дорогами стало использоваться распределённое управление по

региональным дирекциям. За региональным центром осталась в основном технологическая координация и разработка планов развития. Для новой модели управления в настоящее время отработаются автоматизированные информационные технологии.

Однако не следует забывать, что информационные технологии не заменяют транспортные средства. Если за время реформ износ основных фондов не уменьшился, то это свидетельствует, что в подготовке, принятии и реализации управленческих решений кроется значительный резерв качества производственной системы.

В сложившейся многоотраслевой вертикально интегрированной системе ОАО «РЖД» принятие решений должно носить распределённый характер, но ключевые решения в настоящее время принимаются центром, который аккумулирует в себе ресурсы компании. Проблемы возникают внизу, а решения принимают наверху. Выстраиваются длинные обратные связи, скорость принятия решений замедляется, возникают риски размножения ошибок и остановок системы. Поэтому нужно рассмотреть вопрос об эффективности принятия решений в компании на разных уровнях управления и увязать эти процессы с ресурсными полномочиями руководителей структурных подразделений.

СТРАТЕГИЯ

Время перемен

Развивая Дальний Восток, нельзя забывать о транспортных артериях

Юрий Щербанин, заведующий лабораторией анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, профессор, д.э.н.



Недофинансирование развития пропускных возможностей БАМа может негативно сказаться не только на решении региональных проблем, но и на экономике страны в целом.

Изменения в структуре и объёмах железнодорожных перевозок, произошедшие в течение последних лет, стали причиной значительного повышения загрузки инфраструктуры. Это привело к исчерпанию резервов пропускной способности на основных направлениях сети: на Транссибе, БАМе, полигонах от Кузбасса в Центральный и Южные регионы, через Урал на Северо-Запад, а также на подходах к портам. При этом дефицит пропускной способности БАМа приблизился к критическим значениям. Эта тема недавно обсуждалась в ходе слушаний в Общественной палате РФ, посвящённых государственной поддержке развития БАМа и Транссибирской магистрали.

В настоящее время на сети существует более 6 тыс. км так называемых «узких» мест, и при сохранении объёмов недофинансирования инфраструктуры на прежнем уровне их протяжённость к 2015 году может превысить 13 тыс. км. На наш взгляд, следует рассмотреть возможность и необходимость реализации инвестиций на развитие БАМа, пропускная способность которого по ряду направлений достигает предельных значений.

Так, уже практически исчерпана провозная способность по направлению Тайшет – Тында – Комсомольск-на-Амуре, которая составляет около 10 млн тонн грузов в год. К 2015 году по сравнению с 2011-м протяжённость участков БАМа с дефицитом пропускной способности может увеличиться на 3,3 тыс. км и составить около 3,9 тыс. км. Наибольший дефицит – до 16 пар поездов в сутки – ожидается на участках Новая Чара – Таксимо и Киренга – Лена Восточная.

Тенденция к росту объёмов перевозок сохраняется на протяжении ряда лет. В целом по России к 2014 году ожидается рост грузооборота на железнодорожном транспорте на 15% – примерно до 1,4 млрд тонн. При этом объём перевозок грузов по БАМу в 2011 году составил 70,4 млн тонн, что на 4,5%, или 3,0 млн тонн, больше по сравнению с 2010 годом.

Пока ещё можно без серьёзных последствий для экономики обновить инфраструктуру

Вместе с тем увеличение интенсивности использования магистральной инфраструктуры происходит на фоне её продолжающегося старения. На сегодняшний день отслужили свой срок или требуют капитального ремонта более 20% путей, 50% контактной сети, 20% стрелочных переводов.

Очевидно, что в целях создания благоприятных транспортных условий развития Дальнего Востока и Восточной Сибири требуются коренная модернизация и реконструкция БАМа, а также активное расширение сети указанных регионов, требующее значительных инвестиций.

В противном случае железнодорожная сеть не справится с дополнительными объёмами грузов. Одним из последствий такого развития ситуации станет рост упущенной выгоды от неиспользованного транзитного потенциала для экономики.

В настоящее время при обсуждении и планировании инвестиций в развитие инфраструктуры рассматриваются проекты по увеличению пропускных способностей на направлениях Кузбасс – Северо-Запад и Кузбасс – Дальний Восток.

Перед государством стоит задача при ограниченных инвестиционных возможностях определить, какие проекты реализовать в первоочередном порядке. Так, инвестиционный проект по расширению пропускных способностей инфраструктуры на направлении Кузбасс – Северо-Запад оценивается в 230 млрд руб. и позволит дополнительно перевозить около 200 млн тонн грузов. Проект Кузбасс – Дальний Восток оценивается в 180–200 млрд руб. и позволит перевозить дополнительно не менее 50 млн тонн грузов.

Отдельно следует упомянуть совмещённость инфраструктуры для грузового и пассажирского движения, обусловленную её большой протяжённостью. Сегодня требования пассажирских и грузовых перевозок к инфраструктуре всё более различаются. Речь идёт в первую очередь об участках с наиболее интенсивным движением. Для грузового сообщения всё большую роль играет увеличение разрешённой нагрузки на ось для повышения провозной возможности инфраструктуры, для пассажирского сообщения основной параметр – увеличение скорости поездов. Наглядно возможность инфраструктуры для ускорённого участка иллюстрирует такой пример: для «вставки в график» одной пары скоростных пассажирских поездов (скорость до 200 км/ч) требуется «снять с графика» шесть пар грузовых.

Консервация проблемы недофинансирования инфраструктуры ведёт к ограничению пропускных и провозных возможностей и может стать тормозом в развитии национальной экономики. Сегодня очень важно не упустить время, когда ещё можно без серьёзных последствий для экономики провести мероприятия по обновлению и развитию инфраструктуры.

Мнения, публикуемые на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции

Благодарность

Рука помощи



Дорогая редакция газеты «Гудок»! Хочу передать слова благодарности всему коллективу отделения контейнерных перевозок города ИВАНОВА и в особенности его начальнику Ольге Гаврилаш.

Мне 62 года, и, стех пор как похоронила мужа, я живу одна. Недавно сын настоял переехать к нему на нашу историческую родину – в город Ухту. Я согласилась и тут же испугалась этого решения. Только от одной мысли о перевозке хотя бы самых необходимых вещей становилось плохо. В голове непрерывно звучало: «Ну зачем тебе нужна эта авантюра?» Наконец, собравшись с силами, решила поехать в Иваново (я живу в 40 км от города, что, сами понимаете, не способствовало поднятню боевого духа). С трудом добравшись до нужного места – местного контейнерного отделения – и не рассчитывая ни на что хорошее, всё-таки решилась войти внутрь. И тут начались чудеса: я попала в сказочную страну доброты и сострадания.

На проходной любезная охрана выслушала мою историю и подробно объяснила, куда теперь надо обратиться. Перешагнув порог, я оказалась на чистой и хорошо благоустроенной территории. Фасады и производственная площадка радовали глаз. Скромно, но со вкусом отделанные помещения офиса тоже выглядели ухоженно и аккуратно.

Один взгляд на начальника отделения – и мои тревоги растаяли, как снег весной. Навстречу мне поднялась красивая молодая женщина, представилась – Ольга. Она улыбалась, чувствовалась в ней какая-то затаённая энергия, которая действовала на меня успокаивающе. Было видно, что это человек дела. Ольга предложила мне присесть и очень внимательно, не перебивая, выслушала. Первым делом успокоила, а затем буквально по пунктам рассказала, в какие кабинеты мне надо обратиться.

После того как я побывала в отделении, уже через два дня сопровождала погруженные вещи до контейнерной площадки. Признаться честно, поездка получилась непростой. Всё-таки возраст даёт о себе знать. Но от доброго и профессионального отношения усталость исчезала.

Мне повезло, приезжать ещё раз не понадобилось. В этот же день купила билеты на поезд и поехала к сыну.

Очень бы хотела, чтобы этих замечательных людей отметили грамотой и всячески поощрили. Низкий им поклон!

ЕЛЕНА МАТВЕЕВА
УХТА

Наша консультация

Главный в список не попал

НЕ ВСЯКАЯ ПРОФЕССИЯ ДАЁТ ПРАВО НА ДОСРОЧНУЮ ПЕНСИЮ В СВЯЗИ С ОСОБЫМИ УСЛОВИЯМИ ТРУДА

– Работал главным кондуктором грузовых поездов на станции Курумоч Куйбышевской дороги. В 55 лет хотел выйти на пенсию, но меня непустили. Сказали, что не положено, так как моя должность руководящая. Я знаю, что кондукторы имеют право на досрочную пенсию, мне кажется, что это относится и к главным кондукторам. Ведь мы тоже периодически проходим обязательный медицинский осмотр и получаем премии за обеспечение безопасности движения.

СЕРГЕЙ ТИМЕНИХИН
Волжский, Самарская обл.

– Уважаемый Сергей Владимирович! Право на досрочную трудовую пенсию предоставляется работникам в соответствии с подпунктом 5 пункта 1 статьи 27 федерального закона от 17 декабря 2001 года № 173 «О трудовых пенсиях в Российской Федерации».

Согласно этому документу рассчитывать на неё могут железнодорожники, чьи профессии перечислены в Списке профессий рабочих локомотивных бригад, а также профессий и должностей работников отдельных категорий, непосредственно занятых организацией перевозок и обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте и метрополитене (утверждён постановлением Правительства РФ от 24 апреля 1992 года № 272).

Правом на досрочную трудовую пенсию в связи с особыми условиями труда пользуются также работники, должности которых являются производными от тех, что указаны



в списке (пункт 9 разъяснения Минтруда России от 22 мая 1996 года № 5). Вопрос о том, является ли профессия самостоятельной или производной, решается на основании общероссийского классификатора профессий рабочих, должностей служащих и тарифных разрядов. Согласно этому классификатору профессии «кондуктор грузовых поездов» и «кондуктор главный грузовых поездов» являются самостоятельными и имеют свой собственный код.

Профессия «кондуктор главный грузовых поездов» в отличие от «кондуктора грузовых поездов» данным списком не предусмотрена. Следовательно специальности этой профессии, в том числе и вы, не имеют права на досрочное пенсионное обеспечение в соответствии с вышеуказанной статьёй 27 ФЗ от 17 декабря 2001 года.

Однако периоды занятости главными кондукторами грузовых поездов до 1 ян-

За особые условия труда положены и особые льготы

варя 1992 года могут быть засчитаны в стаж работы, дающей право на досрочное назначение трудовой пенсии по старости (подпункт 2 пункта 1 статьи 27 ФЗ «О трудовых пенсиях в Российской Федерации», Список № 2 производств, цехов, профессий и должностей, работа которых даёт право на государственную пенсию на льготных условиях и в льготных размерах).

Правила и инструкции по охране труда, приказы о прохождении предварительных и периодических медицинских осмотров, о которых вы упоминаете в своём обращении, не являются основанием для назначения досрочной трудовой пенсии.

Владимир Кутумов,
начальник Куйбышевской дирекции управления движением

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Жить по правилам

Если отказался от льгот, не проси бесплатный билет



Так это или нет – в данном случае проверить невозможно. Однако наша компания дорожит своей репутацией, и поэтому любое нарушение регламента общения мы рассматриваем с позиции пассажира, который, как клиент, всегда прав. Мы расцениваем подобные инциденты как серьёзный проступок со стороны работника. В ситуации, о которой идёт речь, провинившемуся кассиру был

Пассажир прав, если не нарушает правил

требование было вполне обоснованно. Для пользования льготой ей была необходима справка из Пенсионного фонда, предоставляющая право на бесплатный проезд в поездах пригородного сообщения. Она её не предоставила, поэтому у кассира возник справедливый вопрос, который и стал причиной конфликта, а в итоге и жалобы.

Пассажир обязан иметь при себе необходимые документы, дающие право на льготный проезд

объявлен выговор и вынесено предупреждение о том, что в случае повторного нарушения правил «Этики и культуры общения разъездных билетных кассиров при работе с пассажирами» она будет отстранена от работы.

Вместе с тем считаю важным напомнить суть конфликта: кассир потребовала от Нины Александровны Воеводиной заплатить полную стоимость проезда. И это

Наш работник действовал на основании должностной инструкции и «Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных нужд на федеральном железнодорожном транспорте». Согласно этим правилам при посадке в поезд пассажир обязан иметь при себе проездной билет, документ, удостоверяющий его личность, реквизиты кото-

рого указаны в билете, а при наличии льгот ещё и справку, подтверждающую право на льготы. Список документов, необходимых для совершения поездки, размещён на информационных стендах у железнодорожных касс.

Расследуя этот случай, наши специалисты сделали запрос в отделение Пенсионного фонда РФ по Тамбовской области, на который был получен следующий ответ: «Воеводиной Нине Александровне право на бесплатный проезд в поездах пригородного сообщения в соответствие с пп. 1 ст. 6.2 федерального закона № 178ФЗ «О государственной социальной помощи» не предоставляется, поскольку 9 сентября 2008 года от неё поступило заявление об отказе от набора социальных услуг».

Тем не менее мы посчитали своим долгом 16 февраля 2012 года направить Нине Александровне Воеводиной официальное извинение, а также разъяснение по поводу требований по оплате проезда, которые были предъявлены в соответствии с действующим законодательством.

А 3 февраля 2012 года в адрес президента ОАО «РЖД» поступило обращение от Лилии Леонидовны Воеводиной по поводу того, что 18 января текущего года в пригородной билетной кассе станции Мичуринск-Уральский ей было отказано в оформлении бесплатного проездного документа, хотя она – получатель социальных услуг за счёт средств федерального бюджета. В ходе служебного расследования стало известно, что данное решение было принято билетным кассиром в связи с тем, что к перечню документов, который был представлен Лилией Леонидовной, для оформления безденежного проездного документа не была приложена справка из Пенсионного фонда на 2012 год. Её она получила только 23 января. Следовательно, оформить 18 января безденежный пригородный проездной документ билетный кассир ей не имела права. И это было разъяснено Лилии Леонидовне в официальном ответе ОАО «ППК «Черноземье».

В связи с этим хотелось бы ещё раз обратиться к пассажирам: давайте вместе соблюдать установленные правила – будь то обычное общение или законодательные нормы. Иметь необходимый перечень документов, предоставляющих право на льготные проездные билеты, пассажир обязан, причём это не причит пригородных компаний, а требование закона. Это единственный путь, следуя которому, мы сможем сделать сферу транспортного обслуживания цивилизованной.

Владимир Бондарев,
начальник сектора договорной и претензионной работы
ОАО «ППК «Черноземье»

Разъяснение

Кандидатов проверили

РУКОВОДСТВО СТАНЦИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО РАССКАЖЕТ О ДЕЙСТВУЮЩИХ В КОМПАНИИ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТАХ

– Работаю на станции Стойленская Юго-Восточной дороги. У нас происходит что-то непонятное с начислением вознаграждения за безопасность. Знаю, что на это была выделена какая-то сумма, но получили премию не все. Со многих старослужащих работников сняли классность, а по какой причине – неизвестно. Мы толком не знаем, как действует балльная система, за что начисляют и снимают баллы. Есть проблемы и с профессиональным обучением. Хотелось бы получить ответ на эти вопросы.

Максим Иванов
(фамилия изменена)

– На станцию Стойленская была направлена комиссия, которая провела тщательную проверку отбора кандидатов на выплату вознаграждения за обеспечение безопасности движения, присвоение классных званий и профессиональную подготовку кадров.

Многие работники заявили, что на технических занятиях и планёрных совещаниях их неоднократно знакомили с положениями о присвоении классных званий и вознаграждении за обеспечение безопасности



движения. Однако поскольку подобные вопросы всё-таки возникают, о чём свидетельствует обращение в «Гудок», руководству станции было указано на необходимость дополнительного информирования коллектива о действующих в компании нормативных документах.

В связи с отсутствием профессионального обучения двадцати двум приёмосдатчикам груза и багажа, шестнадцати соинистелям поездов и четырём сигналистам было предложено пройти обучение в областном Старооскольском техникуме строительства, транспорта и жилищно-коммунального хозяйства, но за счёт личных

денежных средств. Денежные средства работников, пожлавших пройти такое обучение, были централизованно внесены ведущим специалистом по управлению персоналом станции на расчётный счёт учебного заведения, о чём имеются подтверждающие документы (квитанции и чеки).

На станции Стойленская было проведено собрание, в результате которого, а также по итогам проверки выяснилось, что указанные в обращении факты не подтвердились.

Вадим Серов,
начальник Юго-Восточной дирекции управления движением

Закон

Материальная сторона материнства

Порядок расчёта пособий по беременности и родам может снова измениться

Фонд социального страхования (ФСС) провёл мониторинг и выяснил, как женщины относятся к новому порядку начисления выплат в связи с материнством. Результаты исследования фонд устроили, однако оказались не слишком перспективными для самих будущих мам.

Закон «Об обязательном социальном страховании на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством» был принят в 2010 году. По этому документу выплаты начислялись исходя из среднего заработка за 12 месяцев, предшествующих месяцу наступления отпуска по беременности и родам. Уже в следующем, 2011 году расчётный период был назначен в два календарных года, предшествующих году наступления «материнского» отпуска. Тогда же установили двухлетний переходный период – получатели пособий получили право выбора наиболее выгодного для них порядка исчисления: по правилам 2010 или 2011 года. Поясним: если будущая мама уходит в отпуск по уходу за малышом, к примеру, в октябре, то по старому порядку пособие ей рассчитали бы по заработку с сентября прошлого года по сентябрь нынешнего, а по новому – с января позапрошлого года по декабрь прошлого включительно. При этом, если в одном или двух расчётных годах женщина находилась в отпуске по беременности и родам или в отпуске по уходу за другим ребёнком, этот период можно было заменить предыдущим, более «денежным» годом. Казалось бы, неплохо, если будущая мама имеет право выбора.

Ключевым оказалось словосочетание «переходный период», окончанием которого, по мнению представителей ФСС, должно стать 1 января 2013 года. С этого момента расчёт будет проводиться только по новому порядку, при этом периоды временной нетрудоспособности, отпуска по беременности и родам и по уходу за ребёнком при определении среднего заработка учитываться не будут.

«Первоначальные изменения связаны были с замедлением роста зарплат населения в 2008–2009 годах, а затем и с проблемой роста дефицита бюджета ФСС. Получалось, что размеры пособий росли опережающими темпами по отношению к росту заработной платы. Кроме того, по старым правилам получалось так, что вновь пришедший на работу сотрудник получал слишком высокие пособия по сравнению с тем, кто трудится уже давно. Участились и случаи страхового мошенничества с созданием искусственной ситуации по выплате женщине пособия», – рассказал председатель ФСС Сергей Афанасьев.

В связи с этим в прошлом году было проанализировано 488,3 тыс. пособий по



ФОТО: БОРИС КАННИКИН

беременности и родам, что составило 44% от общего числа случаев и 4664,2 тыс. выплат по уходу за ребёнком – 29% от общего количества. Помимо этого, учитывались также приоритеты 30,5 тыс. работников Фонда социального страхования по всем региональным отделениям. Все участники были поделены на две группы: с зарплатой ниже и выше средней по стране – 24 тыс. руб. «У сотрудников с зарплатой выше среднего уровня различий по суммам начислений по старому и новому порядку выявлено не было. Для лиц, которые имеют заработок ниже среднего, порядок расчёта за 12 месяцев был выгоднее на 10%», – отметил Сергей Афанасьев.

Получается, если сотрудник имеет стабильный заработок в течение двух лет, то по новым нормам в деньгах он ничего не теряет. Однако для вновь устроившихся на работу и не предоставивших справку о доходах предпочтения расчётов по старому порядку были бы существенны.

Сергей Афанасьев признался, что, когда мониторинг только затевался, представители фонда предполагали, что новые нормы выберут не более 10% женщин. На деле оказалось, что уже в первом полугодии его предпочли 20%. «Сейчас разница в суммах по пособиям по беременности – 8% (456,2 руб. и 395,1 руб. соответственно) и 6% – по

За причитающимися молодой маме деньгами ещё придётся побегать

уходу за ребёнком (6037,7 руб. за 2010 год и 5976,4 руб. за 2011-й). Пока старое законодательство находится в небольшом, но всё-таки выигрышном положении. К 2013 году количество женщин, выбирающих тот или другой порядок начисления выплат, сравняется, то есть будет составлять 50% на 50%», – отмечает он.

Эксперты результатами исследования очень недовольны. «Мониторинг сделан очень непрофессионально, – считает член комитета Совета Федерации по социальной политике Александр Починок. – Во-первых, детей рождает далеко не всё работающее население, поэтому нужно анализировать только женщин детородного возраста, а не всех сотрудников и тем более не средние показатели заработной платы. Во-вторых, когда речь идёт о выборе женщинами расчётов того и другого года в процентном соотношении 50 на 50, это не значит, что нет разницы. Это означает, что половине женщин удобно пользоваться законом 2010 года, а другой половине – 2011-го. Я твёрдо уверен, что порядок, установленный законом 2011 года, необходимо будет продлевать».

Александр Починок уверен, что реальные цифры по пособию по уходу за ребёнком невозможно представить без учёта

инфляции. «Грубейшая методологическая ошибка и в словах о том, что разница между 6037 руб. и 5976 руб. – маленькая. Цифра в 6037 руб. определена по массиву тех, кто выбрал 2010 год, а 5976 руб. – по тем, кто выбрал 2011-й. Сравнить их можно только в том случае, когда мы просчитаем оба варианта по двум годам. Сделать это чрезвычайно сложно, и вывод, к которому пришёл ФСС, не что иное, как средняя температура по больнице», – говорит он.

Сомневается в правильности правоприменения новых норм и юрист Центра социально-трудовых прав Елена Крючкова. «Проблема в том, что у работодателей нет ответственности за невыплаты пособий, и нам часто приходится защищать интересы застрахованных в суде. Вполне вероятно, что на местах трудятся не совсем профессиональные сотрудники, отсюда и всевозможные коллизии с этими выплатами», – говорит она.

Тем не менее представители ФСС считают, что оснований для продления переходного периода нет. Что на этот счёт думают будущие молодые мамы, так и осталась загадкой.

Наталья Савельева

Тенденция

Нельзя закончить

Жители городов не боятся обновлять обстановку

Хорошие хозяйева стараются обновлять своё жильё хотя бы раз в пять лет.

Большее половины горожан (61%) за последние два года проводили тот или иной ремонт в своей квартире, ещё 22% делали его не более пяти лет назад. Не делали ремонт в квартире «очень давно» или «вообще» 17% опрошенных – чаще всего это мужчины и респонденты в возрасте до 25 лет. К таким результатам пришли специалисты исследовательского холдинга «Ромир», опросив тысячу представителей взрослого, экономически активного городского населения России. В 53% случаев поправки были косметическими или частичными – перемена затрагивала не всё жилище, а всего одну или несколько комнат. Даже капитальный ремонт, как правило, затрагивает не всю жилую территорию. Лишь 15% проводят полный косметический, а 11% – самый настоящий капитальный ремонт. Выходит, абсолютное большинство, в совокупности 74%, предпочитает «ремонтничать» частями.

Своими силами ремонт делают 67% респондентов, 27% нанимают частную ремонтную бригаду и лишь 5% обращаются в фирму, предоставляющую ре-



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Самый простой способ сменить облик помещения – переклеить обои

монтные услуги. Учитывая цены на стройматериалы, расходы на ремонт довольно невелики: в среднем от 60 до 100 тыс. руб. Подтверждают данные опроса и железнодорожники. Капитальный ремонт они чаще всего поручают «проверенным людям», а «по мелочи» приводят жильё в порядок сами. «Косметический ремонт делал года три назад с помощью работников, в которых был полностью уверен. А вот обои, считаю, нужно переклеивать раз в два года, исходя из санитарно-гигиенических соображений – на них скапливается пыль. Это я делаю самостоятельно», – отмечает начальник отдела экономики и

финансов Дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОЖД Михаил Антонов. Инженеру Вологодской дистанции гражданских сооружений СЖД Светлане Чепец пришлось сложнее. «У нас была новая квартира, где необходимо было полностью всё отремонтировать. Так как по образованию я архитектор, то разработала проект помещения, который помогли мне воссоздать рабочие», – рассказывает она. Светлана считает, что ремонт нужно делать раз в пять лет, однако сейчас её всё устраивает, поэтому в ближай-шие два года ничего менять она не собирается.

Наталья Савельева

Обучение

Лучшее среднее

Популярность прикладного образования растёт

Несмотря на то что большинство вчерашних одиннадцатиклассников собираются продолжить своё образование в вузах, популярность высшего образования постепенно снижается.

Два года назад 80% выпускников заявляли о своём желании продолжить образование в высших учебных учреждениях, в 2011-м таких было 65%. Сегодня же поступать на «вышку» хотят лишь 58%. Популярность средних специальных учебных заведений, напротив, растёт. В этом году колледжи и техникумы выбрали пятая часть (20%) выпускников. Для сравнения: в 2010-м техникумы предпочли лишь 8%, а в 2011-м – 11%. Такие результаты получил Исследовательский центр рекрутингового портала Superjob.ru, опросив россиян, чьи дети в этом году окончили школу. «Будет ветеринаром», «В колледж на механику», «Медицинское училище – сестринское дело», «Преподаватель фортепиано», «Техник, специальность – строительство и эксплуатация зданий и сооружений» – так отвечают родители.

Чем выше семейные доходы, тем больше вероятность, что ребёнок будет получать высшее образование. Так, среди мам и пап с ежемесячным доходом больше 45 тыс. руб. вузы выбрали 68%, а техникумы и колледжи всего 15%. У тех, чей доход составляет от 25 до 35 тыс. руб., дети отправятся в институты в 50% случаев, а доля выбравших сузуды – 28%. В семьях, где зарабатывают меньше 25 тыс. руб. в месяц, за диплом «вышки» голосуют 49% родителей, а за «корочку» среднего специального – 26%. И лишь 1% респондентов отметили,



ФОТО: ИТАР – ТАСС

что их дети пойдут не учиться, а работать или служить в армии.

Данные о растущем интересе подтверждают и сами сузуды. На протяжении последних нескольких лет в Московском колледже железнодорожного транспорта МИИТа фиксируют возрастающий поток абитуриентов. «С тех пор как был введён Единый госэкзамен, число поступающих возрастает. На специальность «организация перевозок и управление движением» конкурс в этом году составляет 10 человек на место, и приёмная кампания ещё не завершена, желающих много», – отмечает первый замдиректора колледжа Ирина Косарева. По её мнению, причина роста популярности – в том числе в боязни ЕГЭ. «Ведь если ребята поступают к нам и затем идут в вузы по профилю, они поступают туда на льготных условиях, не сдавая Единый госэкзамен», – полагает она.

В итоге довольны все: колледжи получают возможность выбирать лучших из лучших, школьники – планировать своё будущее.

Анна Родионова

Вопрос дня

Следует ли ужесточить меры контроля за детскими лагерями отдыха?



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Марина Панчукова, заместитель начальника отдела финансовой службы Северо-Кавказской дороги:

– Проверки детских лагерей следует ужесточить. Причём нельзя ограничиваться только стандартными направлениями – качеством питания, противопожарной безопасностью. Большое значение имеют профессиональные качества воспитателей, вожатых. Необходимо удостовериться, что дети в лагерях не предоставлены сами себе, что их досуг организован, к возникающим у них проблемам прислушиваются, а не отмахиваются от них. Этим вопросам следует также уделить особое внимание.

Ольга Храпова, ведущий инженер отдела стратегического развития Октябрьской дороги:

– Не думаю, что нужно ужесточать проверки. Просто надо проводить работу с людьми. Это вопрос человеческого подхода к тем же воспитателям. Потому что в тот момент, когда дети находятся в лагере, так же как в школе или детском саду, их «родителями» являются воспитатели, которые с ними находятся 24 часа в сутки. В лагерь часто едут учителя, для них это подработка. У них есть опыт. Наверное, надо стараться набирать именно такой персонал, несмотря на то, что это работа разовая. А если воспитатели – люди менее опытные, надо обращать внимание на их человеческие качества. То есть нужно проводить отбор – тесты, которые оценивают степень ответственности, доброе отношение к детям и людям вообще.

Александра Гошкова, экономист службы вагонного хозяйства Юго-Восточной дирекции инфраструктуры:

– Необходимо особо тщательно проверять квалификацию персонала, который должен уметь правильно организовать детей, к тому же особое внимание обратить на вожатых. Бывает, что на этой работе заняты молодые ребята. Но это должно быть хотя бы студенты педагогических вузов не ниже третьего курса. Более молодые вряд ли смогут качественно работать с детьми, если сами ещё не взрослые дети. Помимо средств безопасности – пожарных сигнализаций и огнетушителей, – нужно проверять умение персонала действовать при возникновении нештатной ситуации и способность работников на практике пользоваться средствами пожаротушения, а не только теоретические знания об этом.

Оксана Морозова, начальник сектора Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики Горьковской дороги:

– Никогда сама не была в оздоровительных лагерях и не отправляла туда сына. Но я уверена: всё, что касается детей, должно быть под особым контролем. Поэтому думаю, что ужесточение проверок всегда идёт на пользу.

Надежда Мурзина, начальник вокзала Кемерово:

– В первую очередь нужно проверить охрану детских зон отдыха, настаивать, чтобы этим занимались люди компетентные и опытные. К санитарному вопросу следует отнестись более жёстко. И требовать соблюдения всех норм.

Надежда Щёголева, начальник производственно-технического отдела Кротовской дистанции пути:

– Следует ужесточить не только проверки, но и постоянно контролировать готовность детских лагерей к летней оздоровительной кампании, их текущее состояние. При этом не забывать о состоянии инфраструктуры и обо всех мероприятиях в лагере. Особенно это касается качества питания. Ведь это здоровье детей и благополучие семьи. У меня уже выросли дети, скоро внуки поедут в летние лагеря. И я, как мать и бабушка, всегда беспокоюсь, как покормят моих детей. И, конечно, волнуюсь за безопасность ребёнка. Мне кажется, следует проверять готовность лагеря не только по факту ЧП, но и предупреждать возможные инциденты. Учитывать человеческий и природный факторы, их последствия. Для этого у государства есть все возможности, достаточно контролировать органов и структур. В любом случае взрослые должны нести ответственность за все аспекты детского отдыха.

ФУТБОЛ

Лавры перед стартом

На мажорной ноте завершил заграничный межсезонный сбор московский «Локомотив»: в двух последних товарищеских матчах были биты сербский «Партизан» и турецкий «Бурсаспор». В заключительные дни сбора железнодорожники провели пару интересных контрольных игр. Во встрече с представителем балканского футбола «Локомотив» сразу взял инициативу в свои руки (точнее, ноги) и, как следствие, уже на 8-й минуте вёл со счётом 2:0. Этот результат сохранился на табло вплоть до финального свистка. Голы забили Денис Глушаков (с пенальти) и Виктор Обинна. В заключительный день сбора из местечка Похорье в Словении красно-зелёным пришлось перебраться в австрийский Грац. Там их ждала турецкая команда «Бурсаспор». В первом тайме забитыми мячами никто из соперников не отметился. В начале же второй сорокапятиминутки счёт в поединке открыли турки. Однако несколько минут спустя равновесие восстановил вышедший на замену Денис



Новый наставник «Локо» Славен Билич увидел в команде во время контрольных матчей дух победителей

Глушаков, который великолепно проводит нынешнюю предсезонку. Немного позже гол Александра Самедова вывел железнодорожников вперёд – 2:1. Ну а все вопросы о победителе матча снял всё тот же Глушаков, который эффектным ударом с линии штрафной довёл счёт до разгромного – 3:1. В оставшиеся до чемпионата России дни железнодорожники будут работать дома. Напомним, что соперником красно-зелёных в первом туре первенства станет саранская «Мордовия», с которой «Локомотив» сыграет на выезде. Матч пройдёт в пятницу, 20 июля. Начало встречи в 19.00.

Надежда Гущина

ХОККЕЙ

Меморандум уважения

Президент КХЛ Александр Медведев и вице-президент НХЛ по хоккейным операциям Билл Дэйли подписали соглашение о регулярном исполнении процедур, позволяющих избежать конфликтов при переходе игроков из одной лиги в другую. Меморандум будет действовать до 2013 года. Стороны, в частности, обязуются уважать действующие контракты игроков, обмениваться списками свободных агентов, а также регулярно обновлять сведения о хоккеистах. Отдельной строкой прописан пункт об обязательстве пересылать по запросу одной из сторон полную информацию об игроке, включая его клубный статус и копию трудового контракта. Местом проведения переговоров станут Нью-Йорк или Торонто. «Новый меморандум – очередной важный этап в сотрудничестве наших лиг», – отметил Александр Медведев на официальном сайте КХЛ. – Меморандум предыдущего сезона работал без единого сбоя. Это означает, что мы готовы работать в общем юридическом поле».

Владимир Суетин

ЦИФРЫ | ФАКТЫ

754,1 млн

евро составил призовой фонд Лиги чемпионов по футболу сезона 2011/12. При этом каждому клубу-участнику основной сетки турнира УЕФА выделил по 7,2 млн евро. В дальнейшем бонусные распределялись по итогам выступления команд. Победитель Лиги – лондонский «Челси» – пополнил клубный бюджет на 59,9 млн евро. Из них 29,9 млн «аристократы» заработали за достигнутый спортивный результат, ещё 30 млн – за реализацию медиаправ. В активе «Баварии» – 41,7 млн, «Барселоны» стала богаче на 40,6 млн, «Милан» – на 39,9 млн, «Зенит» получил 17,9 млн, ЦСКА – 17,1 млн евро. Обе наши команды вышли в четвертьфинал Лиги чемпионов.

Подготовил Владимир Суетин

Автогонки

Первая серия

Наш соотечественник Даниил Квят победил в двух заездах



Впервые в истории в России состоялся этап «Мировой серии «Рено». Местом действия стал автодром Moscow Raceway в подмосковном Волоколамске, построенный знаменитым архитектором трасс «Формулы-1» Германом Тильке.

Приехав на автодром за 100 км от Москвы в районе деревни Шелудьково, вы почувствуете себя так, будто бы очутились на гоночной трассе где-нибудь в Барселоне или под Миланом. Элегантная отделека балконов в VIP-ложах, паддоки, в которых синхронно звучит французская, испанская, английская речь, болельщики в экипировке любимых команд, а главное – ни с чем не сравнимый рёв моторов позволяют окунуться в атмосферу лучших автодромов Европы. Ощущение, что дух захватывает.

Но это ещё не всё – приехавшие на «Мировую серию» болельщики имели возможность пройтись рядом с боксами команд и сфотографироваться с настоящими гоночными болидами. Особенно много людей было замечено рядом с паддоком первого русского пилота «Формулы-1» Виталия Петрова, который присутствовал на соревнованиях в качестве гостя. Он привёз с собой машину «Катерхэма» образца двухлетней давности: действующий болид согласно регламенту Международной автомобильной федерации вне соревнований «Ф-1» демонстрировать публике нельзя. Подходя к боксам Петрова, взрослые, как правило, обращались к Виталию с просьбой об автографе, а дети фотографировались на память.

Знаменитый российский гонщик Виталий Петров считает, что у Даниила Квята хорошие шансы через два-три года выступать в «Формуле-1»

Проведя одну из таких автограф- и фотосессий, Петров отправился демонстрировать мастерство на Moscow Raceway. По итогам заездов пилот «Ф-1» составил мнение о новой трассе: – Автодром просто супер, – сказал Виталий. – Однако трасса всё-таки немного узковата. В принципе же здесь вполне можно проводить российский этап «Формулы-1». При всей благоустроенности самого автодрома инфраструктура на подходах к спортивному сооружению требует доработки. В первую очередь необходимо заасфальтировать автопарковки, которые сейчас отсыпаны

2.0», где, как правило, гоняются юниоры 18 лет, Россию представляют Роман Мовланов из BVM и выступающий за «Койранен» Даниил Квят. К слову, «Койранен» является юношеской командой сильнейшей «кониошн» «Формулы-1» – «Ред Булл». Такая мощная поддержка со стороны одного из представителей так называемой большой пятёрки «Ф-1» говорит о том, что в Квяте видят талант и в будущем рассчитывают довести его до уровня «королевских гонок». И надо сказать, что 18-летний россиянин, демонстрируя высокие результаты, полностью оправдывает эти надежды. Исключе-

Глубокие чувства испытывает каждый, когда выступает на родине. Дома и вкус победного шампанского слаще

гравием. Со временем у Moscow Raceway необходимо построить гостиницы, поскольку даже на личной машине поездка на автодром без учёта пробок занимает около двух часов.

«Мировую серию» принято считать самой русской среди гоночных чемпионатов в мире. Если в «Формуле-1», кроме Петрова, никто из россиян пока не выступает, то в этом первенстве наше представительство достигает семи человек, что, учитывая дороговизну разработок в автоспорте, очень приличная цифра. В старшем классе серии – «Формула «Рено» 3.5» их пятеро: Михаил Алёшин и Антон Небылицкий из RFR, Даниил Мове из P1, а также Николай Марценко и Сергей Сироткин из BVM. В «Формуле «Рено»

нием не стал и российский этап сезона, где Квяту удалось оформить своеобразный дубль: весь уик-энд Даниил имел серьёзное превосходство над конкурентами и смог одержать победу сразу в двух гонках этапа. Успех в Волоколамске позволил юному дарованию из России возглавить обобщий зачёт в своем классе. Триумф на домашнем этапе серии и поддержка российских болельщиков до глубины души тронули молодого пилота. Стоя на пьедестале, он даже прослезился.

– Ничего удивительного здесь нет, – сказал Даниил после церемонии награждения. – Такие чувства испытывает любой спортсмен, когда выступает на родине. Дома, кстати, и вкус победного шампанского слаще.

А наши болельщики лучшие в мире. Спасибо им за потрясающую поддержку. Порадовал и тот факт, что нынешний этап посетили родные мне люди: родители, дядя и тётя, а также двоюродные сестры. Понимаю, что впреди ещё добрая половина сезона, и, для того чтобы завоевать чемпионский титул, мне необходимо много и усердно работать. Словом, надо прочно стоять на земле.

К слову, Виталий Петров считает, что у Квята хорошие шансы года через два-три поехать в «Формуле-1».

Что касается, старшего класса – 3.5, то здесь, к сожалению, никто из россиян до пьедестала не доехал. Да и в призовую десятку удалось войти только двум отечественным гонщикам – Даниилу Мове и чемпиону «Мировой серии» 2010 года – Михаилу Алёшину. Мове был девятым в субботней гонке, ту же позицию занял Алёшин день спустя. Однако предпосылки для успеха россиян были. Но в большинстве случаев инженеры наших пилотов не угадали с настройками на квалификацию.

Что касается победителей, то в первый день на верхнюю ступень пьедестала почёта поднялся голландский пилот Fortes Робин Фрейнс, в воскресенье первенствовал младший брат французского пилота «Ф-1» Шарля Пика – Артур. В «Мировой серии» он представляет команду DAMS. Кстати, Шарль, выступающий за российскую команду «Маруся», в эти дни был в Москве, где участвовал в показательном заезде «Формулы-1». Думается, что оба брата нашли возможность пересечься и отметить успех Артура.

Надежда Гущина

Лёгкая атлетика

Бронзовый набор

Участники ЦСК «Локомотив» завоевали медали чемпионата мира

Екатерина Блёскина и Мария Кучина стали бронзовыми призёрами на прошедшем в Барселоне чемпионате мира среди юниоров.

Весьма интересными получились соревнования в прыжках в высоту среди женщин. Здесь честь нашей страны защищала представительница ЦСК «Локомотив» Мария Кучина. Маша очень уверенно начала финальные состязания: отметки 1.78, 1.82 и 1.85 она перемахнула с первых же попыток. Высота же 1.88 покорила россиянку только с третьего раза. А вот планку 1.91 преодолеть, к сожалению, не получилось. Единственной, кому она покорила, была итальянка Алессия Трост. Она и победила. Кучина завоевала «бронзу», что тоже неплохой результат. Вице-чемпионкой стала представительница Сейшельских Островов Лисса Лабише, которая высоту 1.88 взяла с первой попытки.

Не осталась Россия без медалей и в соревнованиях на дистанции 100 м с барьерями среди женщин. Здесь опять же бронзовую награду в копилку нашей сборной положила выступающая за ЦСК «Локомотив» Екатерина Блёскина, показав результат 13.43 секунды. Чемпионкой стала американка Морган Сноу (13.38), «серебро» у Ноеми Збарен из Швейцарии (13.42).

В состязаниях в тройном прыжке среди мужчин серебряную медаль завоевал россиянин Артём Примак, впервые принимавший участие в таком крупном турнире. Уже в первой попытке он «улетел» на 16 м 43 см. Лучшим же его результатом был прыжок на 16.60. С показателем 16.79 чемпионом стал кубинец Педро Пичдаро. Латарио Коли-Минс с Багам завоевал «бронзу» (16.37).

Порадовал медалями и женский квартет в эстафете 4х400 в составе Яны Готовой, Алины Галицкой, Юлии Колтачихиной и Екатерины Реньжиной: девушки поднялись на третью ступень пьедестала почёта. Главными героями прошедшего турнира, пожалуй, можно назвать чемпионку мира по спортивной ходьбе Екатерину Медведеву и капитана нашей сборной Сергея Моргунова, уверенно завоевавшего золотую медаль в прыжках в длину.

Елена Лаврова



По успехам и чести

В Новосибирске поздравляли призёров Спартакиады РЖД и триумфаторов футбольного турнира

В управлении Западно-Сибирской дороги состоялась встреча с командой, которая заняла второе место на летней Спартакиаде работников ОАО «РЖД» в Самаре. Чутьочку везения не хватило, чтобы подняться на высшую ступеньку пьедестала.

Зато искренне порадовали футболисты, завоевавшие Кубок газеты «Гудок» по футболу. Турнир проходил среди работников российских железных дорог впервые, он посвящён 95-летию газеты, которое будет отмечаться в этом году.

– Наши футболисты в очередной раз подтвердили своё мастерство, выиграв Кубок «Гудка», – сказал на встрече начальник Западно-Сибирской дороги Александр Целько, – и тем самым получили право представлять компанию ОАО «РЖД» на международных соревнованиях железнодорожников. Начальник дороги поздравил спортсменов с высокими результатами, поблагодарил за то, что они сохраняют лидерство на соревнованиях сетевого масштаба.

Со своей стороны члены сборной команды ЗСЖД оценили итоги Спартакиады, отметив высокий уровень организации соревнований Куйбышевской дорогой, а также высказали свои предложения по совершенствованию организации спортивно-физкультурной работы.

– Будем и впредь трудовые достижения подкреплять спортивными успехами! Такой оптимизм нашей крепкой команды можно только приветствовать, – отмечали участники встречи.

Владимир Павлов, соб. корр. «Гудка» Новосибирск

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 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

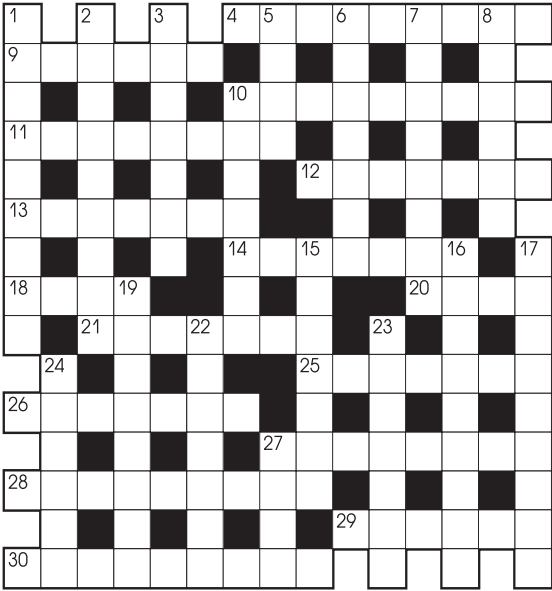
Главный редактор: Александр Ретюгин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Перескипкин, Марина Волкова, Валерий Поторейный (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малюшина
Редакторские отделы: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинин (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Ирина Яковлева (ио. редактора отдела социальной политики и писем), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамной (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелов | Научный редактор: Анатолий Хадорковский
Номер велл Марина Малюшина.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (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-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 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: 17 июля 2012 года
Номер: 122 (25083) | Тираж: 170832
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.25
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин
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) 624-78-33. Webmaster: gudok.ru
Материалы с рубрикой «Набравшей Пасхи шрифтом», – на правах рекламы. Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066



Ответы на кроссворд за 16 июля

- 1. Притоп. 2. Преступник. 3. Кристалл. 4. Листопад. 5. Дассен. 6. Набросок. 7. Комбинезон. 8. Наморк. 9. Канонада. 10. Абориген. 11. Нелюдим. 12. Микст. 13. Титул. 14. Лук. 15. Кассета. 16. Артемон. 17. Навигатор. 18. Ралли. 19. Ирония. 20. Ясон. 21. Нищета. 22. Анаболик. 23. Космос. 24. Сотник. 25. Кетчуп.