

ФПК не согласна с позицией Управления ФАС по Нижегородской области, которое пытается наложить на компанию штраф за продажу продуктовых наборов

На Свердловской дороге установлена первая автоматизированная система оплаты контроля и учёта проезда в пригородных электропоездах

Минприроды нашло выход, как улучшить качество жизни миллионов россиян. Для этого разработана специальная госпрограмма

9 августа 2012 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 139 (25100)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	170693
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Проблемная еда

Кормить железнодорожников на линии, обеспечивать их продуктами и товарами первой необходимости по доступным ценам – традиция, которой в этом году исполнилось 120 лет. Привозить еду на «окна» и к местам ЧП – задача неординарная и дорогая. В рамках реформы решать её РЖД поручили Железнодорожной торговой компании (ЖТК), затраты которой до последнего времени дотировались. Но движение к компенсированному соцпакету, с одной стороны, и борьба за прибыльность ЖТК – с другой, привели к тому, что подход к питанию тех же путейцев вот-вот изменится.

В начале этого года было принято решение с июля дотацию на питание предоставлять не в целом ЖТК, а адресно, каждому железнодорожнику, которому это положено. В перспективе сотрудник компании с помощью карточки сможет не только получать зарплату, но и через особый терминал – некоторую сумму денег на обед. Такая технология внедряется пока лишь на двух дорогах: Северной и Московской. На остальных же после обеда железнодорожник должен будет сохранять все полученные в столовой чеки, а в конце месяца наклеивать их на специальную бумажку, составлять авансовый отчёт, сдавать его в бухгалтерию. В общем, очень похоже на оформление командировки, только в разы сложнее, ведь чеков-то много.

Оправданно ли это с экономической точки зрения – вопрос. Затраты на содержание аппарата учёта авансовых отчётов будут обходиться недёшево. Человеку заниматься всей этой бухгалтерией будет не очень-то и удобно, поэтому или он будет питаться без всяких дотаций, или вообще перестанет ходить в столовую, которую из-за отсутствия клиентов придётся закрыть. Нерентабельно. В результате жди обострения хронических заболеваний у персонала и роста потерь от оплаты больничных. И вряд ли на место железнодорожников придут коммерсанты. На Урале и в Сибири уже искали бизнесменов, кто согласился бы обеспечить питание путейцам. Бизнес не откликнулся. А на Дальневосточной дороге переход на питание через коммерческие структуры закончился в тот момент, когда предприниматели не смогли обеспечить восстановительные бригады ночным питанием, когда те ликвидировали последствия ЧП. Дорога попросила восстановить питание работников прежним порядком.

Сегодня переход на новую систему оплаты дотаций пока не произошёл. Вот уже больше месяца «дочка» кормит железнодорожников по старым ценам, хотя компенсаций за это не получает. Как найти золотую середину между рыночным подходом и качественной социальной политикой?

Цифра дня

1 млрд

руб. сэкономила сеть в I полугодии благодаря ресурсосберегающим технологиям. В 2012 году планируется внедрить более 4 тыс. ресурсосберегающих средств.

Блиц

Меньше бумажек

«ТрансКонтейнер» начал таможенное оформление автомобилей на терминале в Забайкальске



Александр Подолов, заместитель директора по продажам ОАО «ТрансКонтейнер»

– Что подтолкнуло на создание такой услуги, как таможенное оформление готовых авто с выдачей паспорта транспортного средства?

– Производить таможенное оформление грузов, следующих из Китая в Россию через наш терминал в пограничном пункте в Забайкальске, мы начали в 2011 году. Сперва это

были только автомобильные комплекующие, но в начале года нашим клиентом стала компания Fotop, которая производит легкие коммерческие грузовики. Её интересовала доставка «от двери до двери» с полным комплексом услуг. Мы разработали схему, которая позволила не только перевозить готовые автомобили, но и осуществлять их таможенное оформление. Право на это Забайкальской таможене дало специальное разрешение Федеральной таможенной службы. И в этом смысле аналогов Забайкальску среди других российских железнодорожных переходов на сегодня нет.

– А остальным, «неавтономным», клиентам вы можете предоставлять услугу по таможенному оформлению в Забайкальске?

– Ею может воспользоваться любой клиент. Причём подавать декларации в Сибирское

таможенное управление можно удалённо. Также клиенты могут использовать Забайкальск и как базу для хранения и дальнейшего распределения грузов.

– Традиционным маршрутом перевозки грузов из Китая в Европу является так называемый маршрут deep sea. Какие преимущества перед ним есть у маршрута через терминал в Забайкальске?

– Кроме прочего, там успешно применяется предварительное электронное информирование, благодаря которому срок доставки, например, от Забайкальска до Московского узла сокращён с 15 до 7 суток.

Также наш терминал ориентирован на работу и с грузами, перевозимыми автотранспортом. Таким образом, «ТрансКонтейнер» в рамках Забайкальского края превращается в мультимодальный комплекс.

Беседовала
Маргарита Меньшакова

Ситуация

Жаркая страда

Поездная обстановка затрудняет работу путейцев



Наступивший август может стать для компании «Историческим»: такого низкого результата выполнения летних путевых работ в компании ещё не было. И настолько значительным не было отставание их от плана.

С рассмотрения статистики летней путевой кампании начал вчера видеоселекторное совещание первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. Он сообщил, что только по развороту работ отставание от плана составляет 300 км. «О чём бы мы сегодня ни говорили, какие бы цифры ни приводили, очевидно, что, не подготовив путь, нельзя организовать нормальную эксплуатационную работу зимой», – подчеркнул Вадим Морозов.

В этом ремонтном сезоне в путевом хозяйстве было создано 96 мощных комплексов. Однако, по оперативным данным, ими произведена выправка 10,5 тыс. км пути при плане в 23,5 км. То есть отставание от годового плана – 44%.

Не улучшается положение с содержанием рельсового хозяйства. Так, на Горьковской в главном пути эксплуатируется 3976 дефектных рельсов (по данным на 1 августа). При этом работа средств рельсовой дефектоскопии организована с нарушением требований соответствующего приказа и нормативных документов РЖД.

От путейцев зависит, насколько подготовленной сеть войдёт в зиму

Ситуацию усугубляет отмена «окон». Как сообщили «Гудку» в Центральной дирекции по ремонту пути (ЦДРП), если в прошлом году отмены были характерны для востока страны, то в этом список магистралей куда шире. Речь идёт, в частности, о Северной, Горьковской и Свердловской магистральных. При этом «окна» отменяются и на Забайкальской, и на Дальневосточной.

На это и ссылаются на дорогах, пытаясь объяснить отставание от плана.

– В связи с отменами «окон» отставание наверстать не удалось, по-прежнему оно порядка 53 км, – говорит начальник Забайкальской дирекции по ремонту пути Михаил Луньков.

– Мы уже забыли, что такое 24-часовые «окна», которые были в предыдущие годы. Даже 12-часовые – это максимально, что нам могут в настоящее время дать, – не выдерживают, – говорят, в свою очередь, в Дальневосточной дирекции по ремонту пути.

Главная причина такого положения вещей, по их мнению, – отсутствие продуктивного взаимодействия дирекций тяги и управления движением.

Между тем в Центральной дирекции управления движением «Гудку» пояснили, что все «окна» предоставляются согласно директивному графику, который утвердил первый вице-президент ещё зимой. Разуме-

ется, этот документ регулярно корректируется. Первая корректировка была ещё в марте, из-за позднего прихода весны. Свои коррективы внесло и наводнение в Краснодарском крае. Но дирекция ни одного «окна» не отменяла: такие решения принимаются на дорожном уровне, а саму отмену устанавливает начальник дороги или его первый заместитель.

Как объясняет первый заместитель начальника Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути Николай Феклин, из-за активной подготовки к зимней Олимпиаде-2014 в Сочи у летней путевой есть свои нюансы: с одной стороны, необходимо приводить в порядок инфраструктуру, с другой – завезти большие объёмы стройматериалов для возведения олимпийских объектов. В такой ситуации достаточно сложно подобрать «окна», тем не менее они предоставляются и при этом вымеряются чуть ли не до минуты.

Ещё один фактор, играющий против путейцев, – погода. Проблемы начались ещё в начале сезона. Из-за затяжной зимы лёгкий ремонт в начале мая удалось развернуть лишь на 148,4 км, тогда как графиком полагалось охватить 194 км. А последние недели на дорогах Урала и Сибири стоит жара, ставшая препятствием для среднего ремонта пути.

> Окончание | 2

Реконструкция

Долгожданный пуск

Тысячам железнодорожников стала доступна современная медицина

На станции Бологое торжественно открылась узловая железнодорожная поликлиника. Её реконструкция длилась почти 12 лет. Поэтому пуск особым праздником для всех железнодорожников.

Большое ярко-оранжевое здание сегодня украшает главную улицу города. Цепочка уличных фонарей вдоль асфальтовых дорожек, петляющих вокруг обширной постройки, загорается каждый вечер. У здания история давняя – ему уже более ста лет! Если верить историкам, то железнодорожная больница, построенная в 1876 году на станции Бологое, была первым в России ведомственным медицинским учреждением. Сначала деревянная, в 1907 году она стала кирпичной. И все это время успешно работала, обслуживая железнодорожников и их семьи. Но ведь любое сооружение не вечно.

– В 1999 году поликлинику закрыли на реконструкцию, – рас-



В новом здании и оборудование новое, современное

сказывает её главный врач Людмила Цветкова. – Планировалось построить рядом трёхэтажный корпус стационара и хозяйственный блок.

Медики таким перспективам, конечно же, обрадовались. И продолжили свою работу на базе районной больницы, ожидая скорого возвращения под родную крышу. Но время шло, а возвращаться было некуда. Реконструкция явно затянулась. А

в 2005 году районная больница договор на сотрудничество с железнодорожниками не продлила. И встал вопрос: где размещать им свой стационар? Спустя три года эту проблему решили радикально: в Бологое оставили только узловую поликлинику. Она располагалась в старом здании, сегодня полностью отремонтированном. Нагрузку несла немалую: обслуживала почти 12 тыс. человек. И врачи, и

пациенты с нетерпением ждали пуска обновлённого корпуса, в котором установили новое диагностическое оборудование.

– Рентгена своего у нас не было, поэтому флюорографию приходилось делать в городской больнице, – рассказывает о той жизни, «до пуска», машинист эксплуатационного локомотивного депо Бологое Игорь Дупленский. – А там он старый, ломался каждую неделю. Тогда приходилось ехать в Тверь или Вышний Волочёк. К психологу за заключением – тоже в Тверь, здесь нет специалиста. Вот так в трёх местах и проходили медкомиссии. Это неудобно. Здесь-то у нас стареют всё так организовывать, чтобы за день можно было пройти всех врачей, а там мы в гостях...

Два года назад ремонт старого здания наконец завершили. Но открытие не состоялось. Почему?

> Окончание | 2

Переговоры

Союз и партнёрство

Россия и Армения договорились о цене на газ.

Об этом вчера заявил президент Армении Серж Саргсян по итогам переговоров с Президентом России Владимиром Путиным в Москве. По его словам, стоимость топлива должна исходить из реальной рыночной цены на газ, помноженной или разделённой на необходимость обеспечения Армении природным газом по сопоставимым с региональными ценами тарифам. Кроме того, на переговорах Владимир Путин отметил, что связи между двумя странами развиваются «практически по всем направлениям». Скоро заработает межправительственная комиссия (МПК), новым сопредседателем которой с российской стороны будет глава Минтранса Максим Соколов. МПК подготовит Программу российско-армянского сотрудничества до 2020 года. Владимир Путин подчеркнул, что взаимный товарооборот достиг почти докризисного уровня и в этом году рубеж в \$1 млрд, очевидно, будет превышен. За последние полгода его рост составил 32%.

В свою очередь, Серж Саргсян подчеркнул, что Россия не только основной внешнеэкономический партнёр, на её долю приходится более 50% всех иностранных инвестиций в Армению. Немалую роль в сотрудничестве играет регулярный политический диалог между руководством двух стран. Он напомнил, что продлён срок пребывания российской военной базы на территории Армении и в сентябре в республике пройдут учения в рамках ОДКБ.

В Армении реализуются крупные совместные проекты, и не только энергетические. В сфере транспорта, заметим, между странами происходит не просто взаимодействие – Россия оказывает решающее содействие Армении в решении транспортных проблем. Прежде всего налажена постоянная морская железнодорожная паромная переправа между портами Кавказ и Потти. С 1 июня 2008 года дочерняя компания ОАО «РЖД» – ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» – приняла в концессионное управление Армянскую железную дорогу. А с марта 2010 года возобновилось и движение через пункт пропуска «Верхний Ларс» на границе России с Грузией, в результате чего Армения получила возможность сухопутной связи с Россией.

Ольга Соломонова

ЧП

Дождь помешал движению

На перегоне Летний – Сосновец Октябрьской магистрали приостановлено движение из-за размыва полотна.

«Размыто 30 м. Причина – длительный проливной дождь», – рассказал заместитель начальника ОЖД по Петрозаводскому региону Владимир Троянов.

Произошло это в разгар туристического сезона: летом в Карелию приезжает много людей. По словам очевидцев, размыв случился на том месте, где под насыпью проложена водоотводная труба. Она большого диаметра, но поток хлынул через неё столь стремительно, что насыпь размыло. На этом месте образовалась бурлящая река 4–5 м глубиной.

Движение на участке было приостановлено с 11 утра 8 августа. На место происшествия прибыли сотрудники МЧС и железнодорожники: восстановительный поезд из Кемпи и пять хоппер-дозаторов.

Прежде всего необходимо восстановить размывшее основание. Для этого требуется щебень. Его везут со станции Сосновец. Повреждены и шпалы, поэтому со станций Беломорск, Кемь и Сегежа направлены платформы с рельсошпальными комплектами. В результате ЧП задержано три поезда. Мурманск – Новороссийск был остановлен на станции Сосновец и отправлен на станцию Беломорск, где 497 пассажиров пересадили на автобусы и отправили в Кочкому. Оттуда они поехали в Новороссийск другим поездом. Поезд Анапа – Мурманск был остановлен на станции Кочкома. 455 пассажиров автобусами отправили в Беломорск, где они сели на поезд до Мурманска. Поезд Мурманск – Москва изменил маршрут и пошёл до столицы через Ярославль.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

СИТУАЦИЯ

Жаркая страда

> Начало | 1

А ведь именно в этих регионах к началу лета путейцы добились чуть ли не лучших результатов по сети. За чёткое следование плану как по развороту, так и по качеству работ тогда можно было особенно похвалить Западно-Сибирскую и Южно-Уральскую дороги. Начальник отдела эксплуатации Горьковской дирекции по ремонту и эксплуатации путевых машин Сергей Корнилов рассказывает, что из-за жары большинство «оконов» перенесены на ночное время, а виды работ ограничены. Это выход, но тут есть сложности: согласно правилам, специальная техника может работать не более двух ночей подряд. Это обеспечивает безопасность, но снижает производительность путевых машин. На той же Горьковской ищут решения проблемы. Так, как рассказал главный инженер дистанции пути Горький-Московский Сергей Акифьев, бригады, ответственные за выправку пути, перевели на временный рабочий режим – с 5 до 10 утра. Как только температура повышается до предельно допустимой, работы прекращаются. Практика показала, это помогло избежать непроизводительных потерь. Заместитель начальника по производству Свердловской дирекции по ремонту пути Николай Сырцов также рассказывает, что ни одна ПМС дирекции ни разу не отказалась от проведения «оконов». В жару не работали только машины «Дуомат»: они выдерживают максимально 25 градусов. Зато работали очень чуткие к погодным условиям щебнеочистительные машины: для них проводилась разрядка пути, предотвращающая его выброс. Так работали на перегоне Северка – Хрустальная. В результате в июле, несмотря на аномально жаркую погоду, ДРП выполнила отставание по плану укладки стрелочных переводов на железобетонных брусках.

ИГНАТ ВЫЮГИН

ПРЕЦЕДЕНТ

Судят за еду

Набор питания в поезде изучает ФАС



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ

УПРАВЛЕНИЕ ФАС по Нижегородской области пытается в судебном порядке наложить штраф в 100 тыс. руб. на ФПК за продажу в вагонах повышенной комфортности продуктовых наборов. Компания не согласилась с вердиктом службы, оспорив решение в судебном порядке.

История началась в апреле 2010 года, когда в УФАС поступили заявления от 6 граждан о неправомерной продаже билетов на поезда дальнего следования «Буревестник» с дополнительными услугами. Представители службы провели мониторинг продажи билетов по маршруту Нижний Новгород – Москва – Нижний Новгород и посчитали, что ОАО «ФПК» нарушает антимонопольное законодательство.

По оценке УФАС, вагоны повышенной комфортности отличаются от вагонов без дополнительных услуг только продуктовым набором, стоимость которого включалась в цену билета. В июле 2011 года в адрес ОАО «ФПК» было направлено предписание, обязывающее обеспечить гражданам право на проезд без услуг сервиса в поезде «Буревестник-2», после чего в апреле 2012 года ОАО «ФПК» был назначен штраф в размере 100 тыс. руб. ФПК с решением УФАС не согласилась и оспорила его в арбитражном суде, который, тем не менее, принял сторону антимонопольного ведомства. В настоящее время дело о правомерности наложения на ОАО «ФПК» штрафа находится на рассмотрении Арбитражного суда города Москвы.

По словам заместителя начальника Правового управления ОАО «ФПК» Оксаны Петеринной, требование по гарантированному обеспечению набором питания при обслуживании пассажиров в вагонах повышенной комфортности было установ-

лено ещё указанием МПС от 13 мая 1996 года. Кроме того, приказом Минтранса от 9 июля 2007 года был утверждён Порядок предоставления пассажирам комплекса услуг, стоимость которых включается в стоимость проезда в вагонах повышенной комфортности.

«Наша позиция сводится к тому, что обеспечение набором питания является обязательным требованием к набору услуг, предоставляемых пассажирам в вагонах повышенной комфортности», – сказала она «Гудку». – Требования установлены органами исполнительной власти. Следовательно, непредоставление набора питания будет означать необеспечение гарантированного уровня сервисного обслуживания». Отметим, УФАС по Нижегородской области не рассматрело возможности проезда граждан на иных поездах, а также не учло, что у жителей Нижнего Новгорода имеются возможности добраться до Москвы иными видами транспорта. «Антимонопольное ведомство не может выполнять пожелания нескольких граждан в отношении отдельно взятого поезда, а обязано надзирать за защитой конкуренции», – отметила Оксана Петеринина.

«Мониторинг показал, что билеты в вагоны без питания раскупались гражданами в первую очередь», – говорит начальник отдела контроля экономической концентрации УФАС по Нижегородской области Ирина Кошелева. – И за несколько дней до отправления поезда приобрести билет без предоплаченного рациона питания было невозможно. Каждый поезд имел свою схему соотношения вагонов, тем не менее, в каждом поезде вагонов с питанием было в три раза больше, чем вагонов без питания».

Между тем позиция УФАС вызывает вопросы. Ведь никто не

мешает пассажирам покупать билет заранее.

И ФПК не согласилась с полученными УФАС результатами, сославшись на односторонний порядок мониторинга. «Достоверность данного анализа не может быть подтверждена в настоящее время, в связи с чем он не мог являться надлежащим доказательством по делу», – сообщили в пресс-службе ОАО «ФПК». – Кроме того, на момент рассмотрения дела судом первой инстанции билеты в вагоны без дополнительных услуг имелись в наличии. А решение вопросов о порядке формирования составов пассажирских поездов дальнего следования базируется на системном анализе данных о пассажиропотоке. В направлении Нижний Новгород – Москва – Нижний Новгород ежедневно курсируют 102 вагона повышенной комфортности и 106 альтернативных вагонов, что даёт пассажиру возможность выбора. Кроме того, при планировании поездок он может сократить свои расходы за счёт приобретения билета в период ежегодного снижения цен. Также снизить стоимость проезда можно, купив билеты из пункта отправления по предварительному заказу за 45–10 суток до даты поездки за счёт выбора категории поезда, типа и класса вагона».

Кроме того, в Управлении организации питания ОАО «ФПК» с причастными службами рассматриваются вопросы по предоставлению пассажирам всех типов вагонов услуги «предоплаченное питание». Однако время реализации услуги пока неизвестно, поскольку такие решения требуют немалых инвестиций в установку терминалов, разработку программного обеспечения, разработку технологии предоставления питания по выбору пассажира.

ВАЛЕРИЯ ЛОБКО

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Долгожданный пуск

> Начало | 1

Волнующий людей вопрос – дал председатель совета председателей профкомов узла Николай Суцков в письме в «Гудок». А до этого было несколько обращений профсоюзных лидеров к руководству Октябрьской дороги, ОАО «РЖД» и в Роспотребнадзор. Под одним из писем поставили свои подписи более 2 тыс. работников узла. «Гудок» не мог не откликнуться. И так я оказалась в Бологом, чтобы встретиться с авторами письма и официальными лицами.

– Мы не раз поднимали вопрос, почему откладывается пуск, нам в ответ называли очередные сроки, мы о них говорили железнодорожникам, а сроки срывались», – говорит председатель профкома локомотивного депо Бологовское Игорь Хвощевский. – Люди уже перестали нам верить. Поэтому мы и стали стучаться во все двери. Поликлиника нужна всем – и молодым специалистам, и ветеранам...

Меня тоже удивило то, что отремонтированное и оснащённое современным оборудованием здание не функционирует (командировка в Бологое была в конце июня, когда оно ещё только готовилось к открытию).

– В 2010 году его передали нам в оперативное управление, – говорит Людмила Николаевна. – Два года мы платим за него налоги – больше

5 млн руб. в год. В этом мало логики: тратить заработанные средства на содержание здания, не занимаясь в нём лечебно-диагностической деятельностью. Необходимое медицинское оборудование мы уже приобрели благодаря целевому финансированию из ОАО «РЖД». В частности, французский рентгеновский аппарат. Теперь на обследование не надо будет куда-то ездить.

– Но почему так затянулось открытие, которого ждал весь узел? – попыталась я.

– Из-за разных бюрократических проволочек и недоработок подрядчиков, – отвечает главврач. – Так, например, долго не могли получить заключение Ростехнадзора по хозяйственному блоку. Мы подавали документы несколько раз, устранили замечания. Но теперь всё позади. И это радует. Отраслевой медицине люди доверяют. Она на голову выше муниципальной, поэтому к нам все идут. У нас в поликлинике прекрасный медицинский коллектив. И работа нам – в радость.

Говорят, обещанного три года ждут, а здесь получилось двенадцать. Но главное – всё же дождался пуска! В год 175-летия железных дорог России вновь распахнулись двери в историческом здании первой ведомственной больницы страны. Я думаю, что это символично.

НАТАЛЬЯ ЦЫПЛЕВА, СПЕЦ. КОРР. «Гудка» БОЛОГОЕ

ПРИГОРОД

ВИЗ на контроле

После капремонта остановочного пункта «ЗАЙЦАМ» поставлен заслон

НА СВЕРДЛОВСКОЙ ДОРОГЕ УСТАНОВЛЕНА ПЕРВАЯ АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА ОПЛАТЫ КОНТРОЛЯ И УЧЁТА ПРОЕЗДА В ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДАХ (АСОКУПЭ).

Системой оборудован остановочный пункт ВИЗ, расположенный в Верх-Исетском районе Екатеринбурга, который был открыт в начале августа после капремонта.

Установлено 20 турникетных стоек. «Система исключает возможность безбилетного проезда, а также даёт точные данные о количестве проданных билетов и фактическом пассажиропотоке. Такая информация позволит сформировать оптимальный график движения пригородных поездов», – отмечает генеральный директор ОАО «Свердловская пригородная компания» Евгений Савостин.

По его словам, для удобства пассажиров, кроме билетных касс, установлено шесть терминалов самообслуживания, в которых можно быстро и в любое удобное время приобрести билет.

На остановочном пункте ВИЗ, где в пригородном сообщении отправляются более



ФОТО: ТАТЬЯНА АНДРЕЕВА

Без билета турникет не пустит

900 пассажиров ежесуточно и останавливаются 67 поездов, также были отремонтированы павильон и две посадочные платформы. Остановочный пункт оформлен в фирменном стиле ОАО «РЖД» с применением единой навигационной системы для вокзалов.

Учтены потребности пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Проходы в павильон и на береговую платформу оборудованы перилами, пандусами, удобными дверями.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА, СОБ. КОРР. «Гудка» ЧЕЛЯБИНСК

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

От всего сердца поздравляем вас с профессиональным праздником! Желаем вам крепкого здоровья, процветания и новых творческих удач. Вашими талантами и ежедневным добросовестным трудом создается тот фундамент, на котором строится благополучие всей России. Искренне желаем вам новых интересных и масштабных проектов!

Группа компаний «СК МОСТ»

С Днем строителя!

www.skmmost.ru

«ТРАНСЮЖСТРОЙ»

ООО УПРАВЛЯЮЩАЯ КОМПАНИЯ

www.transugstroy.ru

С Днем строителя!

Уважаемые коллеги! ООО УК «Трансюзстрой» поздравляет всех строителей с профессиональным праздником!

Во все времена эта профессия пользовалась почетом и уважением. Строитель – это не просто профессия, это – призвание, это – талант, это – судьба. Быть причастным к благородному и необходимому делу строительства – большая честь и ответственность для всех нас.

В этот день мы желаем Вам огромных успехов в профессии, осуществления

всех планов, новых строек и интересных проектов, крепкого здоровья, семейного уюта и большого счастья! Пусть всегда работа спорится и все преграды на Вашем пути преодолеваются с легкостью! Пусть удача сопутствует Вам, а успех ждет все Ваши начинания! Творческого вдохновения и покорения новых профессиональных высот!

С Днем строителя!

С уважением,
Председатель Совета директоров
ООО УК «Трансюзстрой» А.Д. Антипов.

Олимпиада

Выше китайцев

Илья Захаров выиграл золотую медаль в прыжках в воду с трёхметрового трамплина, опередив главного фаворита соревнований Цин Кая из Китая. Китайские спортсмены давно уже считаются главными законодателями моды в прыжках в воду. Но в Лондоне их сумел отодвинуть на задний план наш Илья Захаров. Соревнования на трёхметровом трамплине получились захватывающими. Перед последней попыткой в лидеры вышел мексиканец Яэль Кастильо Уэрта, вторым был китаец Цин Кай. Наш Илья Захаров занимал третью позицию. Всё перевернула заключительная сессия прыжков. В решающей попытке Кастильо Уэрта заработал всего 64 балла и опустился на шестую строчку. И когда, казалось, «золото» никуда не уйдёт от Цин Кая, Захаров совершил невозможное: прыгнул на оценку 104,5 и, набрав в сумме 555,9 балла, опередил китайца более чем на 14 баллов. – Осознание того, что случилось, полностью пока не пришло, – рассказал Захаров после награждения. – До последнего прыжка я вообще ушёл в себя и ни на что не обращал внимания и, только после того как исполнил его, понемногу начал осознавать, что выиграл Олимпийские игры. Свою победу посвящаю всей нашей стране и отдельно родному городу Саратову.



Наталья Ищенко и Светлана Ромашина, блестяще выполнив произвольную программу, не оставили соперницам шансов

Кстати, «золото» Захарова стало не единственным, которое российские спортсмены «поймали» в этот день в олимпийском бассейне. Запланированную, скажем так, победу одержал дуэт наших синхронисток – Наталья Ищенко и Светлана Ромашина. Знаменитая фраза из песни барда Юрия Визбора «В области балета мы впереди планеты всей» как нельзя лучше характеризует положение дел в мировом синхронном плавании, где мы не уступаем пальму первенства на протяжении уже многих лет. Не стала исключением и нынешняя Олимпиада. Россиянки Наталья Ищенко и Светлана Ромашина набрали в сумме 197,1 балла, тем самым значительно опередив своих соперниц из Испании Андреа Фуэнтес Фаче и Ону Карбонель Бальестеро, ставших вторыми. Их результат – 192,9. Тем не менее победа, как оказалось, далась нашим девочкам не так просто, как кажется на первый взгляд. – Все в один голос утверждали, что синхронистки на сто процентов возьмут «золото». Но если бы вы только знали, каким трудом даётся этот результат! В технической программе есть такие элементы, которые можно запросто сорвать. Но понятно, что нам бы таких ошибок не простили, – сказала наставница российского дуэта Татьяна Данченко. Ещё одно «золото» для нашей страны добыл прыгун в высоту Иван Ухов, которому покорилась планка в 2 м 38 см. Вторым стал американец Эрик Кайнард, взявший высоту на пять сантиметров меньшую, чем у россиянина. Интересно, что бронзовые медали достались сразу трём спортсменам: все они показали результат 2,29. Это Мутаз Баршим (Катар), Дерек Дроуин (Канада), Роберт Грабац (Великобритания). Олимпийский чемпион Пекина россиянин Андрей Сильнов остался двенадцатым. Что касается других результатов российских спортсменов, то выступающий в весовой категории свыше 105 кг штангист Руслан Албегов порадовал «бронзой». «Золото» и «серебро» взяли два иранца – Бехдад Салимкордасиани и Саджад Ануширавани. Не смог совладать с представителем Ирана и российский борец греко-римского стиля Рустам Тотров. Уступив в финале Гасему Голамрезе Разаеи, Рустам поднялся на вторую ступень пьедестала почёта. Новоиспечённая олимпийская чемпионка по спортивной гимнастике Алия Мустафина к своим трём наградам на Играх в Лондоне добавила четвёртую. В заключительный день турнира гимнастов она завоевала «бронзу» в вольных упражнениях.

Надежда Гушина

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 Ретинин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Перескипин, Марина Волкова, Валерий Погорель (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малюшина
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушиннов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Ирина Кузнецова (и.о. редактора отдела социальной политики и писем), Алексей Чекалон (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамников (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелов
Научный редактор: Анатолий Хадороский
Номер велел Анна Зограф.

Великие железнодорожники

Просветитель Сибири

Потомственный дворянин оживил строительство магистрали на востоке России

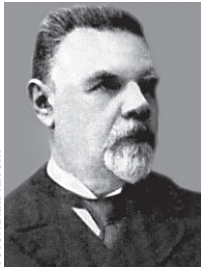


ФОТО: АРХИВ АВТОРА

Если бы не Николай Меженинов, вместо Великой Транссибирской магистрали было бы построено несколько не соединённых между собой линий.

Это можно считать курьёзом, но главная станция в Томске получила имя не города, а человека, проложившего туда железную дорогу. Назвали станцию Межениновкой. Правда, потом спохватились и в 1909 году переименовали в Томск-1. А в Межениновку переименовали бывший разъезд 48-й км на подъезде к городу. Произошло всё это не случайно. Меженинова томичи почитали как влиятельного руководителя, который хотел провести Транссиб через их город. Но в итоге Томск так и остался в 70 км к северу от магистрали. Другой замечательный инженер Николай Гарин-Михайловский экономически доказал, что линия должна иметь более прямую трассу, а Томску достаточно ответвления. Проект Меженинова исправили – линию и мост через Обь построили южнее, там, где вскоре вырос огромный Новосибирск. И всё же именно этот человек во многом определил судьбу и направление Транссиба. Николай Павлович Меженинов родился в 1838 году в дворянском поместье в Рязанской губернии. Окончив физико-математический факультет Московского университета, он пошёл в Институт инженеров путей сообщения и через несколько лет уже стал начальником дистанции пути. Но ему хотелось строить железные дороги. Через три года спокойной работы он оказался на прокладке линии Курск – Киев, потом отправился на изыскания дороги Конотоп – Бахмач – Минск. А на линии Вильно – Минск в 1870 году он был уже начальником изыскательской партии.



ФОТО: ТАСС (ГОРГОРИН)

Томск в начале XX века именовали «станция Межениновка»

Все эти должности и поручения могли составить хорошую инженерную карьеру, но они были лишь подступами к главному делу его жизни. Им стало ключевое звено Транссиба – Средне-Сибирская дорога. В 1887 году Меженинову было поручено провести изыскания трассы в диких, непроходимых местах заболоченной Сибирской равнины. Вопрос о постройке дороги на восток к тому времени был уже «перезревшим» – первые предложения о проектировании этой линии появились ещё в 50-х, а дело не двигалось. А промышленный и военный потенциал в мире рос, и Россия могла просто потерять всю свою восточную часть, не обеспечив её транспортной связью. В Сибирь отправились три изыскательские экспедиции. Средне-Сибирская должна была выбрать трассу от Томска до Иркутска, Забайкальская – от озера Байкал до Сретенска, а Уссурийская – от Владивостока до села Буссе на реке Уссури. Промежутки в тысячи километров между участками дороги правительство решило соединить с помощью водных путей. В местах отсутствия железнодорожного сообщения

пассажиры и грузы должны были следовать по рекам и по Байкалу. На дорогах решили сэкономить средства. Экспедиция Меженинова состояла из пяти партий. Она должна была выбрать самые выгодные направления дороги между обязательными пунктами, сделать нивелировку и обмеры будущей линии, подробное описание местности, собрать экономические и статистические данные о ценах на все материалы для прокладки полотна. Места были безлюдны и труднопроходимы, но к осени 1889 года Меженинов подготовил все документы. Одновременно он выразил категорическое несогласие с самой концепцией строительства Транссиба. В двух представленных правительству аналитических записках он показал, что проект абсурден. Его невозможно осуществить быстро и дёшево, а после его завершения количество перевозимых грузов будет незначительно, и линия окажется неспособна решить поставленные задачи. Путь будет действовать пять-шесть месяцев в тёплое время и три-четыре – в мороз. С учётом шести перевалов в пути поездка по Транссибу заняла бы уйму времени.

Экология

Лёгкое дыхание

Воздух в крупных городах станет чище

Окружающая среда станет благоприятной уже через восемь лет.

Улучшить качество жизни как минимум 36 млн россиян власти рассчитывают с помощью госпрограммы «Охрана окружающей среды» до 2020 года, проект которой представило Минприроды РФ. На её реализацию планируют потратить 322 млрд руб. Зато и результаты ожидаются впечатляющие – как рассказал замдиректора департамента госполитики и регулирования в сфере охраны окружающей среды и экологической безопасности ведомства Николай Нефедьев, с помощью этого документа министерство планирует сократить к 2020 году

количество городов с высоким загрязнением воздуха в 2,7 раза и на 13% увеличить площади особо охраняемых территорий. Если сейчас в неблагоприятных с экологической точки зрения районах проживает порядка 930 тыс. человек, то к 2020 году их будет 178,6 тыс. (для остальных окружающая среда станет более «дружественной»). Для достижения этих целей, в частности, документ предусматривает особые меры стимулирования экологической ответственности бизнеса. Кроме того, с 2014 года планируется в пять раз повысить штрафы за сверхнормативное воздействие на окружающую среду.

Эксперты считают, что цели, которые ставит перед

собой ведомство, вполне достижимы. Инженер Краснодарской производственно-экологической лаборатории по охране окружающей среды СКЖД Олеся Остапенко уверена – ужесточение санкций даст ожидаемый эффект. «Во многих городах остро стоит вопрос с несанкционированными свалками и неконтролируемыми выбросами на предприятиях. К нарушителям применяются штрафы, но это не слишком действенная мера – видимо, их суммы нужно увеличить», – считает она. – Озвученные планы вполне можно воплотить в реальность, если постараться. Вопрос в другом – действительно ли будут выполнены все благие намерения?»

Наталья Савельева

Успех

Каждый третий

Самые везучие люди живут в Республике Коми

Удача любит жителей сурового северного региона.

Статистику не обманешь: по данным «Лотереи железных дорог», треть обратившихся за выигрышем миллионов – из Республики Коми. Для сравнения: только один из счастливицков – москвич. Всего победителей лотереи, указавших в качестве места жительства Коми, оказалось 3%, притом что проживает в Коми менее 1% населения всей страны. Центром удачи стал небольшой городок Сосногорск с населением около 28 тыс. человек – там оказалось сразу несколько везунчиков, а два довольно «крупных» победителя лотереи живут в соседних домах. Как оказалось, частые улыбки фортуны в суровом краю даже не связаны с лобовьюю комиков к железнодорожным путешествиям – уровень продаж лотерейных билетов по отношению к пассажиропотоку в Северном филиале ОАО «ФПК» не превышает средних показателей, однако удача навешает его с завидной регулярностью.

Светлана Коваль

Кроссворд

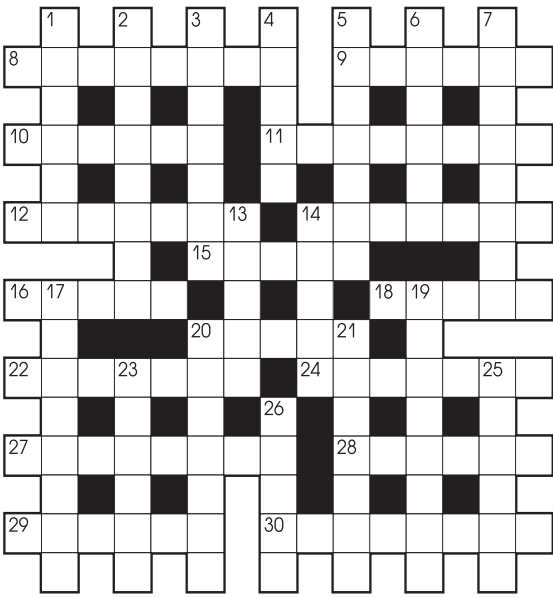
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

8. Элементарная частица с наименьшим отрицательным зарядом. 9. Киножурнал для мальчишек и девочек, а также их родителей. 10. Житель тёплых краёв – антипод северянина. 11. Вкус какого фрукта пытаются копировать производители «Фанты»? 12. Какой недуг «забивает нос»? 14. Прыжок, которым в совершенстве владеет акробат. 15. Горький по отношению к «Матери», а Шекспир – к «Гамлету». 16. «Воинское подразделение» в пионерлагере. 18. Контора, в которой работал Печкин из Простоквашина. 20. Хорошо разрекламированная торговая марка. 22. Один из одновременно родившихся братьев. 24. Огородное растение, заканчивающееся шоком. 27. Состязание, где только палочки «бегут» все этапы. 28. Резинка, от которой избавиться – раз плюнуть. 29. Цирк, ведущий кочевой образ жизни. 30. До неё доводил Геша Козодоев Семёна Семёновича Горбункова, спавшая того в «Плакучей иве».

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. «Наша ... и опасна, и трудна, и на первый взгляд как будто не видна». 2. Бережливость в расходовании. 3. Скользкий тип, который везде пролезет. 4. Паспортное положение лица. 5. Отдых в пении, притворство в общении. 7. Запутанная дорога, на которой несложно заблудиться. 13. Минерал, используемый в часах как основа генератора. 14. И стог сена в поле, и давно не стриженная голова. 17. Карманный «телохранитель» северных людей. 19. Занятие встречающих, слоняющихся по перрону до прибытия поезда. 20. Кто провалился в болото в стихотворении К. Чуковского «У меня звонил телефон»? 21. Ледовая, как и княжеская, могла вести суровый бой. 23. Очередная ступень в военной карьере. 25. Реакция на публикацию. 26. Былинный герой, игравший на гуслях, имя которого было присвоено ледоколу.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 8 августа

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Острота. 4. Оптовик. 8. Увалень. 9. Перелом. 10. Соавтор. 14. Скарб. 15. Еврей. 16. Облучок. 19. Наколка. 22. Торги. 23. Мизер. 24. Кантата. 27. Теснота. 28. Баронет. 29. Гортань. 30. Процент.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Окулист. 2. Трамвай. 3. Танго. 5. Плечо. 6. Волдырь. 7. Комбайн. 10. Сборник. 11. Арлекин. 12. Точилка. 13. Реклама. 17. Стратег. 18. Оркестр. 20. Издания. 21. Трактат. 25. Алтын. 26. Театр.

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: 9 августа 2012 года
Номер: 139 (25100) | Тираж: 170693 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.39
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманныя, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 12-08-00134] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин
Заместитель генерального директора: Сергей Павловский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru
Материалы с рубрикой «набранной Ташки шрифтом», – на правах рекламы. Информация о генеральном партнере в рамках конкурса «Досяка почта» размещается на правах рекламы
Адрес издательства: ул. Старая Басманныя, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066